1.1.43	Eros	+ Grundstött Polykandros, Egeiska havet
1.1.43	Brageland	+ Torpederad N 0° 19′ – W 37° 36′
1.1.43	Ingeren	Räddningsbragd vid Den Helder
6.1.43	Nordstjernan	Kollision ss Lokstedt i Kristiansand
9.1.43	Brasil	+ Minsprängd N 58° 52′ – O. 3° 36′
9.1.43	Sveajarl	+ Minsprängd –"– –"–
9.1.43	Ecuador	Räddningsaktion vid lejdbåtskatastrofen
12.1.43	Jamaica	Grundstött Källskären, Hävringe
~~13.1.43~~	~~Flygattack~~	~~Rotterdamkonvoj~~
13.1.43	Ranja	Flygattack i Rotterdamkonvoj
13.1.43	Virgo	+ Minsprängd vid Borkum
18.1.43	Algeria	+ Sänkt av flyg i Rotterdamkonvoj
18.1.43	Polaris	Bombskadad i –"–
20.1.43	FG 8 Westa	+ Minsprängd 1½′ W Råå fyr
20.1.43	Asta	+ Minsprängd Stora Middelgrund, Kattegatt
22.1.43	Neva	+ Torpederad N 61° 35′ – W 14° 15′
28.1.43	Glan	+ Grundstött Stångskär, Landsort
31.1.43	Oswin	Bombskadad i Hamburg
31.1.43	Gapern	Bombskadad i Hamburg
3.2.43	Hemland	Bombskadad i Hamburg
3.2.43	Birkaland	Räddningsbragd vid Rosenklintsgrundet
4.2.43	Märta	Minskakning i Rotterdamkonvoj
18.2.43	Normandia	5 minskakningar –"–
20.2.43	Hjelmaren	Brand i Port of Spain
23.2.43	Emily	Minskakning i Rotterdamkonvoj
26.2.43	Brosäter	+ Grundstött vid Hallands Väderö
26.2.43	Marianne	Nära dela Brosäters öde.
28.2.43	Inger	Grundstött under m/tbåtanfall Hook van
28.2.43	Ariel	m/t-båtanfall vid Hook van Holland
28.2.43	Araswall	Kollision med Nämdö på Maas i tjocka
28.2.43	Nämndö	Kollision med Araswall på Maas i tjock
10.3.43	Pollux	Minskakningar i Skagerack på resa t Oslo

11.3.43	Milos	+ Torpederad N 58° - W 15°
11.3.43	Mona	5 minskakningar i Rotterdamkonvoj
11.3.43	Gdynia	Ammunitionsfartyg exploderat i HX 128
13.3.43	Hermod	+ Torpederad av m/t-båt 20'Ö Terschelling
13.3.43	Korsö	Kollision vid Borkum med ss Chios
13.3.43	MÖ 697	+ Minsprängd i Lommabukten
15.3.43	Utö	Minskakning Rotterdamkonvoj
16.3.43	Normandia	m/t-båtsattack i Rotterdamkonvoj
16.3.43	GG 63 Normandie	+ Minsprängd 9'NNW Lysehrund,Kattegatt
17.3.43	Aspö	Minskakningar Rotterdamkonvoj
22.3.43	Magdalena	Grundsatt Helder redd efter kollision
25.3.43	Atland	+ Kollision 8'Ö. Peterhead med ss Carso
25.3.43	Industria	+ Torpederad N 11° 40'- W 25° 55'
26.3.43	Sirius	Minskadad Elbe I fyrskepp
28.3.43	Solstad	Minskakningar i engelsk konvoj

HEMLIG

BRAGELAND 1.1.43

STOPPAD AV UBÅT OCH SÄNKT PÅ RESA SANTOS - PHILADELPHIA

Rapport

På resa Santos -Philadelphia med 4450 ton last. (I rapporten står i lastkolumnen endast:4450 ton. Inget mer. I alla övriga handlingar nämns inget om lasten, utöver att i denna ingick 60 ton post till USA. i däckslastkolumnen:---------. Djupg. F 22'10"- A 22'10" 28 ombv. Som avgångsdatum från Santos angives 1.12 42 kl 08.15 för vilket någon satt ett rött frågetecken. Olyckan inträffade 1.1.43 kl 08.53 på lat.N.0°19-W 37°36' Nordlig vind och sjö.God sikt. Kapten på bryggan samt utkik. (Rapport om sjöolycka inkom till KK först 23.8.43 via rederiet sedan KK bett rederiet införskaffa sådan rapport från befh.)

Utdrag ur skeppsdagboken

Fre 25.12 42 kl 08.15 avgått från Santos i fullt sjövärdigt skick med lots ombord. Kl 08.55 lämnat lotsen. Därefter fortsatt resan under varierande vind och sjö och i enlighet med Naval Control's avgivna instruktioner.
Fre 1.1.43 07.20 observerades en ubåt akterut på c:a 150 meters avstånd. Stoppat maskin, hissat svenska flaggan,namnsignalen samt M.T.(Mina maskiner äro stoppade)kl 07.30 prejade av ubåten som morserade OGD (sätt en båt i sjön.) Position ~~xxxx~~ N. 0°19'- W 37°36'. Kl 07.35 satt BB båt i sjön med vilken befh roddes över till ubåten,vilken visade sig vara av tysk nationalitet. Befh medförde skeppspappren, som undersöktes, av den tyske ubåtschefen.Denne beklagade sig vara nödsakad att sänka Brageland eftersom fartyget var destinerat till USA med kontraband ombord. På befh begäran gavs en frist på 30 minuter för att få samtliga ombv i säkerhet i livbåtarna. 3 man av ubåtens besättning medföljde därefter i livbåten i och för vidare undersökning av Brageland. Efter BB livbåts ankomst ombord gav befh order om att samtliga av besättningen skulle gå i livbåtarna och överge fartyget. Kl 08.30 var alle man i resp. livbåtar. Kl 08.53 torpedträff i maskinrummet Kl 08.59 Brageland sänkt,varefter ubåten gick ner i undervattensläge. Därefter rodde STB båt till reservlivbåten vari 4 man av STB båtbesättning ~~sat~~ sattes över.BB båt erhållit order om att bärga flottarnas inventarier och sätta över 3 man till reservbåten. Därefter påbörjat seglingen med kurs mot Brasilianska fastlandet.
Lör 2.1 kl 23.30 BB båt och reservlivbåten ,vilka fått order att hålla sig i sikte av STB båt,försvunnit ur sikte från denna. STB båt med befh fortsatt seglingen med kurs SW utan vidare intermezzon.
Tis 5.1 kl 13.50 BB båt och reservlivbåten landat i Tutoya Bay samt övernattat iland. STB båt kl 18 förtöjt viden boj i Tutoya Bay då befh ansåg att det ej var rådligt angöra land vid mörkrets inbrott.
Ons 6.1 BB båt fortsatt seglingen till Salonas,där befh sammanträffat med

BRAGELAND 1.1.43

Ie styrman.Varit i telefonförbindelse med brittiske konsuln Smith i Paaahiba ,som föranstaltade om förflyttning från Salinas till Parnahiba i ochför vidare order från svenska legationen i Rio de Janeiro. Kvarstannat i Parnahiba till den 20.1 då order erhållits om avresa till Rio de Janeiro efetr fastställd route.

Pernambuco 5.2.43
I.Wiberg
Befh

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Pernambuco 5.2.43

Vicekonsul E.Reventlow
Bisittare,Befh på ms California av Köpenhamn, Fredrik Christian Madsen, och telegrafist Holger Düsternich.

Befh Wiberg: Brageland gick nattetid upplyst, hade stora svenska nationalitetsmärken och "Brageland Sverige" målat på sidorna samt en målad svensk träflagga akter. Ubåtebefh uppträtt ytterst bestämt men korrekt och vänligt och beklagade att han måste sänka fartyget. De3 båtsmän som kom med ombord i Brageland frågade efter hemliga papper och då befh förnekade att sådana fanns, företog de en resultatlös undersökning. Befh hade låtit bränna de hemliga kursinstruktionerna innan tyskarna kom ombord

Ie styrman Åberg: Vakthavande på bryggan. Ubåten sågs först av en man akterut. Strax därpå såg Ie styrman att ubåten signalerade stopp med morselampa. Han slog stopp i maskin och hissade signalen M.T. Han förmodade att inga inventarier eller annat gods togs från fartyget av tyskarna.Livbåtarna var försedda med rikligt med kläder & proviant. Inga andra fartyg blev observerade denna morgon.

Chiefen Granberg: Var i sin hytt och purrades där och gick i STB båt.

Matros Krogh: Var i kabyssen för att hämta mat tillden nyss utpurrade vakten ,då han blev varskodd av motorman Lindh och begav sig till bryggan för att varsko Ie styrman. Hissade sedan svenskaflaggan. Kom därpå i BB båt och överfördes senare i reservbåten.

Matros Karl Ingvar Karlsson: Stod till rors när ubåten observerades. Då maskin stoppades blev " skibet drejet i vinden". Fartyget övergavs i största " ro og orden." Kom senare i STB båt.

Motorman K.B.Johansson: Vakt i maskin med motorman Nilsson och stoppade själv maskin efter signal från bryggan. Var sedan kvar i maskin c:a 15 minuter innan han gick till sin hytt och hämtade sina papper och sedan återvände till maskin för att dock strax därpå få order att gå i BB båt.

Motorman L.G.Nilsson: Gick upp på däck från maskin strax efter stoppsignalen för att få reda på situationen, gick sedan tillbaka ner i maskin.

BRAGELAND 1.1.43

Följde sedan med motorman Johansson " til at samle ejendele" och kom i S STB båt. Det fanns förråd i båten som säkert skullle ha räckt en månad.

Crew list Kompl. SKN/eget

Befh Ivar Antonius Wiberg, Hedlundsgatan 5,Göteborg, 1.5.87 (juni 42 NY)
Ie styrman John Bertil Åberg, Göteborg, 9.10.05
2e styrman Tor Hilding Ferdinand Lundon, Frösön, 33 år
3e styrman Gustaf Anselm Fahlander, Stockholm, 32 år
Chief Henry Frithiof Granberg, Göteborg, 18.2.07
Ie maskinist Sixten J.Aronsson, 30 år
2e maskinist Johannes Rasmussen, 30 år (Dansk)
3e maskinist Johan Henning Blomberg, Sthlm, 43 år
Stuert Gustaf Albert Ljunglöf, Halmstad, 47 år (På Korsholm 13.4.42)
Ie kock Algot Edward Edwardsson, Brunnby, 28 år
2e kock Gunnar Emil Alexander Bengtsson, Sthlm, 39 år
Mässuppassare Anders Lauritz Christian Andersen, 33 år (Dansk)
Timmerman Tage Valfrid Bengtsson, Stenevad, 32 år
Båtsman Folke Henry Karlsson, ~~Kungshamn~~, Loftahammar, 32 år
Matros Karl Ingvar Karlsson,Torp,Kungshamn,24.3.06
Matros Anders Kristian Krogh, Klitmöller,Danmark, 28.11.13
Matros Sven Eli Svensson, Ekeby, 25 år
Matros Karl Göte Fredinand Karlsson, Ysarne, 27 år
Lättmatros Orvar Sjunne Andersson, Vinslöv, 20 år
Lättmatros Per Olof Konrad Larsson, Alingsås, 24 år
Lättmatros Bror Jacob Allan Svensson, Lerum, 20 år
Elektriker Einar Valentin Svensson, Karlskrona, 29 år
Ie motorman Knut Edvin Johansson,Linköping, 19.12 07
2e motorman Lars Gerhard Nilsson, Slimminge,Malmöhus län, 28.5.16
2e motorman Gösta Verner Johansson, Torup, 23 år
2e motorman Yngve Gunnar Lindh, Landskrona, 29 år
2e motorman Karl Erik Konrad Andersson, Stockholm, 41 år
2e motorman Rolf Andrew Elias Davidsson, 27 år

KK memorial 21.9.43 Ej för publicering

" den 25.12 42 avgick Brageland från Santos efter avslutad lastning dest. till Philadelphia." (Inte ett ord om lastens art

...Torpederingen skedde på den grund att fartyget,enligt ubåtschefens uttalande, förde kontraband till ett med Tyskland krigförande land."

Ex officio

Bo Bergström

BRAGELAND. 1.1.43

UD till dir. N.Rogberg,SKN, Sthlm 11.1.43

Förtroligt. Herr direktör,
För förtrolig kännedom har jag äran härmed meddela att UD från beskickningen i Riodde Janeiro mottagit ett telegram av innehåll att ms Bragеland förolyckats efter torpedering den 1 innevarande månad å lat N 0 19′ long W 37 38′. Besättningen har bärgats och synes för närvarande befinna sig i staten Maranhao i Brasilien.

Med utmärkt högaktning

J.Setterwall

Telegram till rederiet från befh ,avsänt 6.1.kl 16
från Tutoyamaranhao

"Left all safely landed Tutoya Maranhao Ivar Wiberg."

Assurans

SKN 18.6.43 utbetalat totalförlust 3.600.000:- plus revers 700.000:- som löstes 18.6.43

Effekter

SKN 19.7.43 ersatt rederiet med 16087:50 för effekter
Befh förlorat för 3879:- plus instrument 610:-

Livbåtarna

Bragelands 3 livbåtar inbringade, trots påstötningar från SKN till UD, ingen proveny för SKN. Enligt en blyertsnotis på en lapp 28.3.44:" UD meddelat att de med dir. Langes medgifvande fritt förfogat över lifbåtarna, vilka förmodligen bortskänkts af legationen."

UDHP80c 3518

Ch.telegram UD till London 8.1.43 kl 14

Befh Wibergs hustru mottagit telegram frånmaken avsänt från Maranaho i Brasilien vilket giver anledning befara Brageland förolyckats under resa Santos-Philadelphia. Undersök och telegrafera skyndsammast.Vi telegrafera samtidigt Swedel och Rio =Ministry Foreign Affairs

Ch.telegram Swedel,NY, till UD 8.1.43 kl 16.03

36 agenterna förvånade fartyget väntas instundande weekend Navy har inga underrättelser = Swedel

Telegram med företrädesrätt Rio till UD via Gtbg Radio 9.1.kl13.35

Urgent 14 paraconsul cables quote informed two swedish lifeboats landed beach near Tutoya state Maranhao with 28 survivors stop if no swedish consul in Parnahyba suggeet legation request assistance british consul Parnahyba and recommend send survivors Recife or Rio where lodging clothing and repatriation facilities much better than in Para unquote Have requested british viceconsul Parnahyba assist stop Cabling paraconsul for further informations = Weidel

BRAGELAND 1.1.43

Telegram UD till Rio 10.1.43 kl 18.30

Urgent yours 14 try ascertain whether paraconsul refers captain Wibergs ship stop wire very urgently = Cabinet

Ch,telegram London till UD 9.1.43 kl 15.15

34 admiralty E.21 has so far no news re loss of Brageland = Sw.Minister

Ch.telegram Rio till UD 10.1. kl 13.37

Brageland topererad forsta januari kl 08.53 å lat N 00 19 - long W 37 38 Hela besattningen raeddad Frisk JMF Vencl 14 = Weidel

Ch.telegram London till UD 11.1 kl 19.47

Ref 34 Admiralty advise Brageland sunk first january stop three lifeboats and 28 survivors arrived Tutoya 6th Parnahyba 8th januaty = Sw. minister

---

Manifest

Last från Santos

	Net weight
33315 bags of coffea	1.989.900 kg
1979 bags of Castor seed	119.940 kg
30 cases wooden umbrella handles	4.885 kg
77 bales canvas	10.069 kg
10 bales Carpincho skins	2.189 kg
16 bales wild animal skins	2.089 kg
34 cases containing 100 cans of Orange oil	1.428 kg
800 cases of Banana flakes	10.368 kg
1200 cases of Banana flakes	15.552 kg
14 packages cotton duck	1.697 kg
5 cases of mens umbrella handles (varnished)	800 kg
1000 dry cattle hides	9.872 kg
41 cases mouth harmonicas- 5328 st	511 kg
1 case containing one miniature locomotive	17 kg
20 cases containing 500.000 keys for herring bone cans	1800 kg
1500 bundles wet salted cattle hides	77.600 kg
2077 bundles of 4154 Cruzeiro Frigorifico steerhides	104.330 kg
1000 steer hides	24.293 kg
5000 cow hides	105.507 kg
4000 salted F.W.B. calf skins	22.140 kg
5000 salted Frigorificio steer hides	121.328 kg
1100 wet salted Rio Grande Frigoificio reject cow hides	23.267 kg
1100 salted Rio Grande reject cow hides	22.979 kg

(Ovanstående lista översänd till UD från Broströms Linjeagentur Stockholmskontoret 17.7.43)

Last från Buenos Aires till Philadelphia

Rape seed oil in bulk	379.000 kg

forts

BRAGELAND 1.1.43

Forts last från Buenos Aires

Cheese	324.000 kg
977 pullovers in bundles	-
Personal effects -mr Edvin Schoenrich	200 kg

(Ostpartiet fördelat på 138 ton Sassone Hermanos, 73 ton Louis Magnsco, 80 ton Melano y Pettigiano.)

Ovanstående manifest omfattar totalt 3573,206 ton(pulloverpartiet ej medräknat. Totala lasten bestod enligt Lloyds War losses av 4750 ton kaffe, ull,ost och styckegods samt 60 ton post.

Allt försäkrat i USA.

Tysk nyhetskommuniké 13.1.43

Egna noteringar

Berlin 13.1.43 (TT från DNB): Krigsmaktens Överkommando meddelar:"Under timslånga nattanfall ha våra ubåtar ur en konvoj på 9 lastfartyg och 4 jagare som följde Guyanas kust,sänkt 4 ångare på sammanlagt 20.000 br. ton och en tankångare på 8000 br.ton. Utanför Brasiliens kust har ångarna Yorkwood på 5400 brton och Baron Bechmont på 3675 brton sänkts liksom det i fiendens tjänst varande svenska motorfartyget Brageland på 2602 brton. Bortsett från andra icke namngivna enstaka fartyg som sänkts i Syd - och Nordatlanten ha våra ubåtar vidare anfallit och sänkt ms William Wilberforce på 4013 brton som var på väg från Takoradi till Liverpool."

Matros Karl Ingvar Karlsson berättar

T.Fredh: Bohus-Dal i Krigssjöfarten (1987)

"Brageland hette en svensk båt som Ingvar fick i USA .Den, liksom de andra svenska båtarna på Syd-Nordamerikatraden, gick upplyst trots att ubåtar opererade. En dag på vakt upptäcktes en tysk ubåt som signalerade. Kaptenen rodde bort med skeppspappren. Snart stod detklart att vi fick en timme på oss att lämna fartyget. Väl i livbåtarna såg vi när torpeden träffade ochfartyget gick till botten med aktern och flaggan sist. Efter 4 dygns rodd kom vi iland på em strand i norra Brasilien. Våra 3 livbåtar bogserades till St.Anna, en större plats, där vi fick vara i 2 veckor med daglig ranson av ris och kokt höns. Därefter fördes besättningen med lastbil söderöver.Det var gamla bilar där vi satt på flaket i hård värme.Några av befälet fick åka med en polisbil. Sanden,som rök kring bilarna,gjorde att vi blev alldeles röda på kroppen. Efter en lång resa sattes vi på ett tåg som skulle gå söderut genom vildmarken. Tågen körde bara på dagen då varken tåg eller bana hade ljus. När passagerarna blev hungriga stannade tåget och vi steg av för att hitta något ställe där det fanns mat. Någon tjänsteman på järnvägen hade sålt oljan som skulle smörja

BRAGELAND 1.1.43

vagnarna. Istället plockade personalen på tåget gröna växter som de stoppade ner i smörjboxarna. Resultatet lät snart visa sig. Flera hjul fick varmgång. Tåget stannade och hjulen fick tasav med domkrafter och repareras innan resan kunde fortsätta. Efter ettpar veckors resa kom vi till en kuststad där båten förde dem till Rio. Meningen var att svenskarna skulle resa hem med en lejdbåt.Plötsligt blev det stopp i lejdtrafiken oc detta innebar att svenskarna fick vänta i 5 månader. Vi bodde på hotell och klimatet var fint,noterar Ingvar Karlsson. Efter lång väntan kom ms Colombia till Rio. Den hade gått ute i 3 år och skulle nu bli lejdbåt. Detta innebar att utlänningarna ombord måste avmönstra och ersattes av svenskar. En resa som skulle vara i 4 månader kom för Ingvar Karlsson att vara i 4 år. "

Sänkt av U-164, som själv sänktes 5 dygn senare

!Angehalten und nach Prisenordnung versenkt" 07.35 den 1.1.43 av U-164, Korvettenkapitän Otto Fechner, på N. 00 19′- W 37 35′. - Den 6.1 sänktes U-164 med Fechner och 53 man av U.S.N.Catalina flugboote NW Pernambuco, på lat S.01 58′- W.39 22′. Inga överlevande. -Frukosten var just klar ombord på Brageland så U-164 prejade och Brageland stoppade. Kl07.30 semaforerade en signalmatros med flaggor från ubåten att en båt skulle sättas ut.Befh roddes över med skeppspappren och Besättningen gavs 30 minuters frist. 3 man följde med tillbaka till Brageland för att anbring sprängladdningar. Kl 08.30 övergavs Brageland av siste man.Under tiden anbringades sprängladdningar av sprängkommandot som bordat. Det var tids isnställda laddningar som anbragtes i maskin och på utsidorna midskepps vid vattenlinjen. Sprängkommandot fick sedan ros tillbaka till ubåten. Ubåten och livbåtarna låg på betryggande avstånd från det vackra vita fartyget då laddningarna exploderade kl 08.53.Brageland höljdes i explosionsmoln midskepps och försvann i djupet inom 5 minuter.Förstörelseverket filmades från ubåten och även en man i en av livbåtarna förevigade skådespelet med sin kamera. Ubåten försvann i u-läge och från livbåtarna tillvaratogs från flottarna vatten och förnödenheter så att man sedan hade förråd för minst 10 veckor. Efter 5½ dygns segling i vackert väder nådde båtarna onsdag kväll 6.1 Tutoya Bay 19′norr om ekvatorn (i norra Brasilien). Alla var i god form. 2 gånger om dagen hade de mellan måltiderna druckit äkta bönkaffe, kokat på eneld uppgjord på en påt med hjälp av späntstickor från proviantlådor,överösta med fotogen. På engelska konsulns initiativ sändes besättningen till Paramaribo och därifrån med en kuståangare till Rio de Janeiro, den 20.1.- Där blev det lång väntan på en chans att få medfölja ett lejdfartyg hem. Den 28.6.43 kom Johnsonlinjens ms Colombia till Göteborg från Rio/B.A. med kapten Wiberg och 7

BRAGELAND 1.1.42

man från Brageland som konsulatspassagerare eller påmönstrade. Colombia, befh Yngwe Grönwall, hade då varit borta från hemlandet sedan den 18.2.40 och av den ursprungliga besättningen från den tiden återstod Befh Grönwall (som haft semester senast 1937), Ie styrman och 4 man. De som kom hem från Brageland var förutom kapten Wiberg 3e styrman Fahlander, maskinassistent Blomberg, stuert Ljunglöf (som var på Korsholm 13.4.42), och motormännen Gerhard Olsson, Knut Johansson, Yngve Lindh och Karl Erik Andersson . Kapten Wiberg fyllde den 1.5.57 60 år i Rio de Janeiro som befh på ms Sameland. Han var då sedan många år svårt alkoholiserad. -

Historik

Motorfartyg på 2602 brton byggt 1937 vid Eriksbergs varv i Göteborg av stål. L. 107,7 B. 15,2 Tillhörigt Ångf.AB Tirfing (T.E.J:son Broström)i Göteborg. Shelterdäckat, softnose stäv och kryssarakter,halvlång back till Orkant av lucka 2, 3 för- & 2 akterluckor, 2 master, 2 par bompålar.Brageland tillhörde B-typen, en serie som inleddes med Birkalands leverans 12.10.35.Sedan kom Brageland, Boreland och Bardaland. Däckshuset midskepps inte stort längre än maskinkappen och med strömlinjeformad front, för att få maximalt däcksutrymme.Salong och redarsvit i hus på båtdäck, befh inredning en trappa upp på undre bryggan. Manskapsinredning akter med mässar och 2-manshytter. -En 6-cyl. 2-takts dubbelverkande B&W-motor på3700 ihkr. 2s t 3-cyl och en 2-cyl hjälpmotor med varsin generator. Oljeeldad donkeypanna för värmeledning etc. De Lavals bränn- och smörjoljeseparatorer. Sjösatt 17.6,lev 30.9.37.- 4680 dw. (Se även Birkaland 3.2.43) I mars 39 på resa Malta-Pireus avled chiefen ombord. Den 9.4.40 befann sig Brageland i Medelhavet och måste lossa sin Sverigelast i Marseille där den såldes. Satt i engelsk charter för Ministry of War Transport i juni 40. Den 17.3.42 utbröt eld i 2ans ballastrum och i samband med reparation i NY avmönstrade befh E.K.Palmgren som fört fartyget sedan jungfruresan, ochny befh från juni 42 blev kapten Wiberg. Palmgren kom i okt 42 till Göteborg med en ledbåt i sällskap med Bragelands förre chief och Ie maskinist.

(/E 13 2 42)

BRAGELAND 1.1.43



American report on the sinking of Brageland

Swedish freighter Brageland was torpedoed at 10.00 on January 1st 1943 by U-164 after being duly warned,while en route from Santos to Philadelphia loaded with coffea,cheese, wool and 60 tons of mail. The vessel listed 110 degrees and turned over and sank in 6 minutes, stern first. The ship was headed north, speed 13½ knots, 3 lookouts, weather clear sea smooth. At 09.30 the U-boat was sighted on the port quarter about one mile away. The sub overtook the vessel in a few minutes,came alongside and blinked for her to stop. The master was ordered to board and was interrogated as to the name of the ship,detsination, cargo etc. The master said he was " neutral" and the sub commander said the cargo was not! After a check the commander asserted that he was obliged to sink the Brageland. The U-boat commander than ordered the ship to be abandoned in the Swedish language. As soon as this was done, the sub moved 500 yards off and torpedoed her in the engine room. All crew members reached Totoya,Brazil six days later. The sub was about 1000 tons with a 4"gun forward,AA gun on the tower and a 50 calibre mounted aft ,dark grey paint over light grey, no ruststreaks.The commander had blond hair and 7 other Germans were seen,dressed in shorts, no shirts,blonde and well fed. After

BRAGELAND 1.1.43

the ship sank the sub remained in the area while 3 man took moving pictures.The Germans gave the Swedes 30 minutes to ~~aaandonxshipx~~ abandon ship They sent a boarding party of 3 armed members who went to the radio room and navigation room.They then searched the captains cabin for any secret documents and then rowed back to the sub. The chief engineer reported that he had been informed that some of the crews of U-boats have frequently landed along the long unguarded Brazilian coast in order to obtain supplies from the inhabitants,most of whom are ignorant that there is a war on. Several of these landing parties have been apprehended by the Braziliaa police,but many more have successfully returned to their subs with much needed fresh supplies.

EROS 1.1.43

SLÄCKTA FYRAR SLUTET FÖR NYBYGGDA RÖDA KORSFARTYGET EROS I EGEISKA HAVET

Rapport

Avgick Piraeus kl 09 fre 1.1.43 för Saloniki.Rumslast av 5164 ton vete och 36 ton styckegods. Proviant för 90 dygn, fw för 50 dygn. 300 ton dieselolja/8 ton per dygn. Djupg F 20′11″- A 21′7″ 29 ombv, inkl en Röda Korsobservatör, kapten Nordström.
Grundstött kl 18.40 1.1. Lat N 36 39,5′- O.24 51′ 150 meter utanför Polykandros NW udde. Vidd SSW3, djupt mörker, molntäckt luft,klar sikt.
2e styrmans vakt, utkik på backen. Botten rivits upp, stora läckor i bottentankar,last- och maskinrum. Orsak: Hård strömsättning och ingen fyrbelysning Sista ortsbestämning före grundstötningen meddelst pejling av ön Polino distans 2 miles. Magn kurser därifrån 157° i 10 miles. Fart vid grundstötningen 11 knop. Fartyget brutits efter storm 4.1 och sjunkit. Bröts midskepps varefter de båda delarna sjönk på djupt vatten.

Skeppsdagboken

Fre 1.1.kl 09 tyskt örlogsfartyg satt signalen "J.T." (Följ mig)
Lättat ankar och avgått med lots ombord. Lämnat lotsen 09.30. Polino kl 17.45 i bäring 242°, distans 2′, logg = 62.
Kl 18.40 grundstött med 11 knop. Omedelbarr stoppat maskin. Besättningen kallats till livbåtarna för att klargöra dem, STB båt förts över i lä om BB. Svåra läckor i förtankar och förrum, hastigt stigande vatten i förrum och maskinrum. Fartyget i den höga dyningen huggit hårt i klippgrunden så att ny läckor uppstått. Tätningsförsök i maskinrummet uppgivits då vattnet stigit över durkarna. Lodat vattendjup runt fartyget, 13 meter för och akter, 6 meter om STB och 8 meter om BB. Djupt mörker rådde. Det antogs att fartyget grundstött på Polykandors NW udde. Det beslöts att t.v. kvarstanna ombord då ingen omedelbar fara för besättningen ansågs föreligga. Telegram avsänts till Svenska legationen i Aten, rederiet, CM, SÅAF i Göteborg och dess ombud i Piraeus. I gryningen befanns fartyget ligga på grund i bränningarna cirka 100 meter från Polykandros branta klippiga NW-liga udde. Orsaken till den stora avvikningen från den styrda kursen antages vara en tillfällig hård ostgående ström vartill alla fyrar i kringliggande farvatter är släckta.De starka belysningsanordningarna på fartygets däck och sidor bländade aå att alla begrepp om avstånd och bäringar i hög grad försvårades. Ett tysk sjöflygplan anlände kl 13 lörda 2.1 och avhämtade 2e maskinisten, elektrikern, mässuppassare Mikkelsen, motormännen E.Karlsson, Eklöf och Johansson, motorelev Lilja, matros Sebasson , jungman Olsson och RKobservatören kapten Nordenström. Enär planet sedan ej återkom gick resten av besättningen vid 16-tiden iland i livbåtarna då risk förelåg att fartyget skulle brytas itu och glida av grundet.

EROS 1.1.43

Mån 4.1 Hård NW storm. För att säkra livbåtarna dragit upp dem på land.
Tis 5.1 Fartyget har under gårdagens storm brutits och sjunkit. Endast en masttopp är synlig ovanför bränningarna.

Piraeus 4.1.43
A.J.Hassling
Befh

Maskindagboken

Fre 1.1. Stand by kl 09. SF 09.05 FF 12.17 avgått Piraeus. Stopp 18.40 strandat på ön Polykandros. Fartyget mycket läck i maskinrummet. Omedelbart igångsatt stormlänsningen samt läns med sanitetspump. BB bottenkran för kylvatten brustit. Försökt att täta läckan. Måst stoppa hjälpmotorerna kl 21.15, omöjligt hålla läns. Satt igång nödmotorn för belysning och radiotelegraf, stängt tunnelluckan. Tankarna 1-6 läck.

Sjöförhör på Consulat Royal de Suède au Pirée 11.1.43 kl 09

Sakkunniga: Befh Frans Ek på ms Hallaren & Nils Walter på ms Camelia, båda liggande i Piraeus.
Konsul Pierre Politakis.
Mr Panag Poniris, repr. för SÅAF, i Piraeus.
Även konsuln i Aten, Gösta Risberg, närvarande.
Gösta Enbom, för Svenska Röda Korset i Aten. (Lastägare)
Sedan vittnena lämnat rummet berättade befh:
Befh Hassling: Vid 18-tiden var jag på bryggan för att kontrollera kursen. 2e styrmans vakt. Såg på sjökortet i nagigationshytten och fick upplysning av 3e styrman att distansen var 2 miles från Polino. Därefter sattes korrekt kurs 157° som skulle ta oss 3 miles väster om Polykandros. Jag lämnade bryggan c:a 18.20 och var vid grundstötningen i färd med att skriva ut två telegram, ett till rederiet och ett till min fru, ett var klart och ett halvfärdigt. Deviationen beräknats under e.m. på 140° till 2½° W. och kontrollerades av 2e och 3e styrmännen. Deviationen från Polino beräknats till 3°. Ingen ombord gjort sig skyldig till någon försummelse eller något misstag, men 2e styrman underlät att rapportera till befh att han siktat land. Sjökortet var British Admiralty chart No 2836A. och de Engelska seglingsinstruktionerna för arkipelagen fanns till hands. Även fyrlista, vilket dock saknade betydelse eftersom alla fyrar var släckta. Inga ljus, ljudsignaler eller bränningar observerats. Vädret var SSW 3, mulet, mycket mörkt, moderat dyning från W. Efter grundstötningen ökade vind och sjö. Routing instructions markerats på sjökortet med rött bläck. Vid grundstötningen var matros Karl Christoffersen utkik på backen

EROS 1.1.43

och rorsman var matros Gustaf Andersson. Ingen remarkabel eller ovanlig deviation på kompasserna sedan sista kompletta kompassjusteringen i Gtbg den 13.7.41. Efter beräkningar gjorda på grundval av den sista observationen skulle Eros vid Grundstötningen ha befunnit sig 3 miles SWtW om strandningsplatsen, på N.36 38′- O 24 48′. Sista positionsbestämningen gjordes kl 17.45 genom 4-strecksbäringgfrån Polino (4 points bearings from Polino) Polino var i bäring 242°, distans 2 miles.Ingen lodning företagits före G Loggen,en Walkers relingslogg, hade på resan till Piraeus löpt ¼ knop för fort. Fart vid grundstötningen 11 knop. Maskinvarvtal 128. Livbåtarna var utsvängda. 10 man av besättningen räddades lör 2.1 vid 13-tiden av en tysk flygbåt. De övriga tog sig senare på e.m.i livbåtarna till en bukt på norrasidan av Polykandros.Därifrån hämtades de torsdag 7.1 av en italiensk minsvepare till Syra och vidare till Laurium dit de kom på kvällen fredag den 8.1. Därifrån fortsatte de i tyska bilar till Aten.

Grundstötningen orsakats av tillfällig stark strömsättning som inte medtagits i beräkningarna och som satte fartyget ostvart. Den föreskrivna belysningen av Rödakorsmärkena och neutralitetsmärkningarna bländade dessutom vakthavande styrmannen. Befh uteslöt inte möjligheten att en ubåt följt långsides fartyget, vilket hänt tidigare under resan, i vilket fall de elektriska installationerna på ubåten kunnat påverka kompasserna på ett ödesdigert sätt. (Eros hade ingen avmagnetiseringsutrustning)

Sakkunnige Ek på Hallaren: Ansåg att strömmen orsakat grundstötningen. och Eros befh tillade då att befh på den Italienska minsveparen 7.1 upplyst honom att vid hårda vindar kunde en3-4-knops ström uppträda vid Polykandros NW udde.

2e styrman Sumner: Vakthavande från 15.30 men off duty kl 18-18.30 för att äta middag, varvid 3e styrman tagit vakten. Kan inte erinra sig om fartyget redan passerat Cyclop Head ,Seriphos, eller just passerade det när han tog vakten kl 15.30.Kursen därifrån satts till nästa punkt i seglingsinstruktionerna. Befh kommit upp på bryggan, i fullt dagsljus, och gjorde inga ändringar i den utlagda kursen. När distansen till den föreskrivna punkten (N 36 51′5″ - O. 24 37′5″O) var utgången satt kurs för att passera öster om Polinos på ett avstånd av c:a 2 minutes. - C:a kl 17.40 kom Ie styrman på bryggan för att lämna ett telegram till telegrafisten. Det var då redan mörkt. Jag bad honom komma ut på bryggans STB-sida för att visa honom hur dåligt man kunde urskilja Polino i mörkret. Han sade då till mig:" Gå för all del ut hela distansen på fyrstrecksbäringen innan du ändrar kursen." Distansen enligt 4-strecks bäringen var 2 miles. Därifrån satta jag kursen korrekt 157° (160° på kompassen) för att passera Polykandros på säkert avstånd. Sedan jag satt kursen varskodde jag utkiken att hålla mykcte skarp utkik efter

EROS 1.1.43

land, och mörklade ljusen så mycket det gick på bryggan genom att placera mörkläggningsgardiner föreradiohyttens ventil. Fartyget fortsatte på satt kurs utan att land siktades fram till vaktbytet kl 18, då jag lämnade över till 3e styrman och gick ner för att äta. Kom så upp igen 18.30 och tog över vakten. 3e styrman sade då att han för en kort stund sedan siktat land om BB. Jag frågade om befh varit uppe eller givit några instruktioner. 3e styrman svarade att befh varit på bryggan men inte lämnat några speciella instruktioner.När jag varit några minuter på bryggan ochövant mig vid mörkret siktade även jag land om BB. Det syntes som en mörk kontur mot himlen och kunde inte urskiljas utan kikare. Jag gick då in i karthytten för att kontrollera kursen och seglad distans varpå jag omedelbart gick ut igen på bryggans BB-sida.Bländad av ljuset i karthytten var drt omöjligt för mig att se något ögonblickligen. När jag varit där i 30 sekunder kände jag en stöt föröver i fartyget och slog omedelbart stopp till maskinrummet. Sedan mörkret fallit hade det varit nästan omöjligt att göra några observationer på grund av den starka belsyningen ombord. Vid flera tillfällen hade jag varit upp på toppbryggan och stängt av strålkastaren där eftersom de förliga ljusens bländningseffekt inte var fullt så kännbar där uppe. Jag har aldrig varit med om en sjöolycka tidigare. Rorsman och utkiken var välbefarna försiktiga sjömän och enligt min uppfattning var ingen av dem påverkad av sprit. De hade bara tagit ett glas konjak kl 11.30 i befälsmässen. Genast efter grundstötningen kontrollerat de 2 kompasserna och de visade ingen onormal deviation. Var femte minut kontrollerade jag att utlagd kurs styrdes. Tillfrågad av kapten EK om han inte funnit det bäst att ändra kurs STB hän omedelbart när 3e styrman sade att han siktat land (som han sedan själv sett när ögonen vant sig vid mörkret),svarade 2e styrman att han inte funnit att någon överhängande fara förelåg och att han först velat kontrollera kurs och seglad distans i karthytten. Tillfrågad av Walter Sade han att " it was impossible for him to estimate the distance from Polino Island in the darkness for setting the course, as he had to take his bearings from a peak on the island. He took,however, into conseration a difference of one minute each way. He took his 4-point bearing by the watch and log. " Strömmens fel att fartyget satts så långt ur kursen.

3e styrman Lilja: Tog över vakten kl 18 under 2e styrmans middagsrast på en halvtimme.2e styrman sade då att Polino passerats kl 17.45 på 2′ avstånd.Kompasskursen var 160°. Distansen att segla på den nya kursen var omkrong 9 miles. 2e styrman vik vaktbytet visat honom Polino 4-5 streck (points) "above the beam on STB side." Omkrigg 18.15 kom befh upp på bryggan, gick in i karthytten,såg på sjökortet,stannade där c:a 5 minuter och försökte få syn på Polino vilket var omöjligt i mörkret. Sedan hände

EROS 1.1.43

inte något vidare förrän 5 eller 6 minuter före 18.30 då ett ljus flämtade till för ett ögonblick.om BB. Det rapporterades också av utkiken. Jag försökte lokalisera ljuset genom kikare men det var redan borta.(had already gone out.) Samtidigt upptäckte jag i mörkret en något mörkare fläck 2 streck (points) på BB bog som jag förmodade måste vara Plykandros. Fastän jag försökte luta mig över bryggbarriären om BB för att undgå att bländas av ljuset på fördäck, gjorde det starka ljuset det omöjligt att fixera en bestämd kontur, och jag kom fram till att jag måste ha sett en av de högsta topparna på ön. Kursen hade satts för att vi skulle passera 3-4 miles väster om ön. Under de få återstående minuterna av min vakt försökte jag förgäves fixera en bestämd kontur av öns västsida. Kl 18.30 lämnade jag över vakten till 2e styrman.Jag gav honom kursen och gjorde honom uppmärksam på att land siktats varpå jag lämnade bryggan.Enligt seglingsbeskrivningen skulle skulle kursen kl 18.40 ändras mot ön eftersom vi då skulle ha löpt ut den bestämda distansen till nästa kursändringspunkt. När jag siktade land kl 18.20 2 streck på BB bog misstänkte jag inte att fartyget kunde ha kommit ur kurs och var farligt nära ön. - Utkik och ~~xxxxxx~~ rorsman befarna, försiktiga sjömän.

Utki~~k~~en matros Christofferson: Tagit vakten kl 18.30. På väg till backen befann han sig midskepps då han såg ett blinkande ljus om BB.(A flickering light). Frågat den utkik han avlöste om denne också sett ljuset vilket han hade. När han tog över vakten såg han land om BB men det var ~~xxx~~ mörkt och molnigt (the sky covered) och å andra sidan hindrade den starka belysningen på fördäck honom från att kunna göra några bra iakttagelse~~r~~reller bedöma avstånd. Strax före grundstötningen fick han det intrycket att fartyget var för nära land då han siktade en vitaktig klippas föröver och han tänkte rapportera detta men just som han hoppade ner från backen rände fartyget på grund.

Rorsman matros Holger Andersson: Tagit rodret kl 18.30 och styrt kompasskurs 160°. Såg inte själv land. Detta hade varit omöjligt på grund av ljusen på bryggan. Ingen ombord varit påverkad av drycker.

Jungman Olof Allan Olsson : Utkik fram till 18.30 då han avlöstes av matros Christofferson. Omkring 18.20 sett ett blinkandeljus och även observerat land om BB vilket han signalerat genom att slå 2 slag i skeppsklockan.

Lättmatros Nils Möller: Avlöst till rors 18.30 av matros Andersson. Hört utkiken slå 2 glas c:a kl 18.15. Vakthavande 3e styrman gick då in i styrhytten för att hämta sin kikare.Sedan lutade han sig över
b Bryggbarriären om BB och spanade ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~
Möller såg ett blinkande ljus men men återgick till att se på kompassen och kan därför inte säga om och när ljuset försvann igen.

EROS 1.1.43

Ie maskinist Slätte: Vakthavande i maskin.Omedelbart efter grundstötningen ringde maskintelegrafen stopp och maskin stoppades.

Ie styrman Westrup: Frivakt vid grundstötningen. När fartyget skrapade mot bottenklipporna satte han på sig livbältet, skyndade ut på däck och började tillsammans med båtsman pejla tankar & rännstenar. Själv varit på bryggan sista gången c:a 17.20 och då stannat där 20 minuter. 2e styrman var då vakthavande. Han tog en ungefärlig bäring på Siphnos om BB för att fastställa positionen och att ön om STB verkligen varPolino.Han gjorde den anmärkningen att på denna kurs skulle Eros vara längre ut från Polino än vanligt.2e styrman genmält att han hade för avsikt att styra in mot Polino senare, men Ie styrman rådde honom att det i mörkret skulle vara säkrast att hålla sig väl klar denna ö och rådde 2e styrman att gå ut hela distansen före kursändring vid nästa punkt på höjden av Polino,där avståndet till ön närmare kunde fastställas. Enligt ie styrmans åsikt hade inte grundstötningen vållats av något misstag eller någon vårdslöshet från befh, befälets eller manskapets sida.

Tillfrågad om vad han ansåg vara orsak till olyckan refererade han till loggboksutdraget och underströk särskilt a) att belysningen på däck försvårade navigeringen b) att att alla fyrar var släckta c) att en tillfällig stark strömsättning måste ha satt fartyget ur kurs.Han hade talat med en grekisk kapten på Polykandros och med italienska officerare på minsveparen vilka allabekräftade att i dessa vatten ofta strömmar uppträder beroende på vindförhållandena och helt omöjliga att förutse.

Båda de sakkunniga uttalat som sin åsikt att grundstötningen med all sannolikhet orsakats av stark tillfällig strömsättning.

Piraeus 11.1.43
P.Politakis
Konsul

Piraeuskonsulns redogörelse till the Royal Board of Trade,Sthlm

Consulat Royal de Suède
au Pirée
No 9/1

Piraeus the 14th January 1943

Ink.KK
4.2.43

Stranding of ms Eros

Sirs,

I have the honour to report on the causalty of the ms Eros of the port of Helsingborg, entered under number 8480 in the Sv.Shipping register, being stranded and sunk at Polycandros on tge 1st of january 1943.

The ms Eros loaded at Montreal a full cargo of about 5164 tons of

EROS 1.1.43

wheat and left this port on the 5th november 1942. The cargo was originally to be discharged at Patras and Calamata. The ship arrived at Calamata on the 26th november 42, but after refusal of the proper authorities to permit there the discharge of the cargo,the ms Eros received order to sail for Piraeus, and after having left Calamata on the 12th december arrived at Piraeus on the 14th december. Having received new orders at Piraeus the ms Eros loaded at this port a further cargo of 36 tons of medicaments and milk for Saloniki,where she had to discharge her total cargo .The ms Eros left the roadsted of the port of Piraeus at 9 a.m. 1.1.43 for Saloniki, following the courses indicated by the proper German and Italian authorities of which courses a detailed itinerary had been delivered to the master. At about 10 p.m. I.I.43 the Royal legation at Athens had been advised from the German authorities at Athens that the ms Eros was stranded at 6.30 p.m on a rocky reef at Polycandros (Pholegandros), SE of the island Milos,and they have at the same time transmitted to the Royal legation copies of the wireless telegrams which the master of the ms Eros had sent from the spot of the stranding.The advise of the disaster was transmitted from the Royal legation at Athens to the Royal Ministry of Foreign Affairs in Stockholm by cable eraly on the 2.1.43, to which telegram it was added also my request to the Royal Ministry to advise accordingly the Royal Board of Trade as it is not permitted to others than the legations to send telegrams abroad.Copy of the above cable is enclosed herewith,and from the content of same,all advices of the first day concerning the grounding could be obtained. The ship wasfast aground on therocky reefs,badly damaged and holed. In spite to the hard damage,whichmade much probable the total loss,no salvage assistance could be rendered to the ship,owing to the actual war conditions in the country.All the crewmembers have been saved ashore,and part of them had been transported to Piraeus by a German flying-boat on the afternoon of jan.2d.Theremainder went ashore on the same day. On 4.1 a strong NW gale caused the ship to break up and sink.The master and the crew arrived at Athens at 11 p.m. on the 8th january by means of an Italian minesweeper. The master of the ms Eros has delivered to me to-day the ship's documents , of which I have the honour to enclose herewith in a separate cover 1) the Certificate of nationality 2)the bill of measurement 3) the Int. Freeboard certificate and 4) the Radio certificate.
As to the crewlist, this document has been given back to the captain,as it may bee needed on the homeward journey of the crew,owing to the actual war conditions.Captain Hassling is already directed by me to deliver this document to the Marine Mercantile Office of Helsingborg immediately on his arrival at this port. Captain Hassling made a maritime declaration

EROS 1.1.43

at the Royal consulate in connection with maritime inquiry, of which I have the honour to enclose herewith copy of the records with attached following papers: 1)Copy of the written request of the master2) Copy of the crew list 3)the report of the master on the accident4)extracts of the ship's logbook and engine room logbook 5) the rport of the experts.

I have the honour to be,Sirs,
yours obedinet servant
P.Politakis
Consul

Brev från Konsuln i Aten,Gösta Risberg, till UD 2.1.43

Nr 83 Zweiten Januar. Wie bereits durch direkten Funkspruch von Eros am 1.1. 22 Uhr am Hillerstrom Helsingborg mitgeteilt ist Eros 18.40 Uhr lolakzeit westseits Polykandro gestrandet stop Volgende telegramme von Kapitän erhalten.

Erstens: 20.10 Uhr 1.1 cit." Eros westseits Polykandro auf den Grund ge stossen stop Laderaum 3 und Maschine leckt stop Assistentz erwünscht stop Schiff steht fest = Hassling

Zweitens: 01.35 Uhr 2.1 cit " Haben position Nord 36395 ost 2451 stop Das Waseer steht über Zwischendeck im Vorschiff stop alle Maschinen unter Wasser im Maschinenraum stop Wassertiefe vorne und achtern 13 meter, mitschiffs STB 6 meter backbord 8 meter stop unmittelbare assistentz notwendig = Hassling cit

Drittens: 06.00 Uhr 2.1 cit Eros an den grund gestossen westseits Polykandros stop Vorschiff und Maschinenraum unter Wasser stop Fürchte totalverlust = Hassling cit

Viertens 10.30 Uhr 2.1 cit " Die Besatzung muss das Schiff verlassen bevor durch einbruch des dunkels das Schiff zerbricht stop Kann auf hilfe gerechnet werden zum verlassen des Schiffes = Hassling Dampfer Eros cit

Durch bereitwilligkeit Deutschen Behörden Seenotflugzeug heute mittag Polykandros ausgesandt und volgende 10 nach Athen gebracht Kontrolloffizier Nordenström maschinist Gustavsson elektriker Carlsson motorman Johansson motorman Eklöf motorelev Lilja Jungmann Olsson matrose Svensson motorman Karlsson messjunge Mikelsen stop Gleichzeitig kleiner Dampfer durch Deutsche Stelle von insel Milos nach strandungsstelle abgesandt stop wird wahrscheinlich noch heute Eros erreichen und übrige Besatzung die alle gesund waren abzuholen stop Laut letzte nachricht über Deutsche Dienststelle Funkmöglichkeiten Eros noch vorhanden 18 Uhr stop Wetterlage ungünstig südwest bis west 5 bis 6 in Böen 7 stop Konsul Piräus bittet KK entsprechend zu

EROS 1.1.43

benachrichtigen.

Unterzeichnet
Gösta Risberg
Athen, deb 2 Januar 1943

KK memorial 18.3.43

1.1.43 kl 09 lättade Eros ankar och avgick från Piraeus för Saloniki eskorterad av ett tyskt örlogsfartyg. Befh hade av den Tyska ockupationsmyndigheterna erhållit hemliga seglingsbeskrivningar med kurserna till Saloniki. Kl 12.30 lämnade det eskorterande fartyget. Resan fortskred utan att något anmärkningsvärt inträffade till kl 17.45 då fartyget efter företagen fyrstreckspejling beräknades vara tvärs Polino Point. Distansen beräknades till 2 naut.mil, men då udden kommit tvärs om STB hade redan mörker inträtt,varför avståndet torde ha varit approximativt. Kursen sattes därefter magn 157° vilket skulle ta fartyget c:a 3 'utanför ön Polykandros.nordvästra kust. Kl 18.20 rapporterade utkiken på backen ett litet svagt blinkande sken som strax försvann och iakttog samtidigit konturerna av högt land ett par streck på BB bog. Även vakth. styrman på bryggankunde ett slag urskilja ökonturen men meddelade inte befh sinaobservationer. Kl 18.40 rände fartyget med 11 knop upp på ett undervattensgrund varvid bottentankarna och de förliga lastrummen revs upp och vettenfylldes.Under natten sprang även maskinrummet läck.Per radio meddelades Sv. legationen i Aten, Marinchefen,rederiet och assuransen om olyckan. Dagen därpå den 2.1 kl 13 kom ett tyskt flygplan som avhämtade 10 man av besättningen. De övriga bemannade livbåtarna och tog sig iland på ön då nu fartyget i det närmaste blivit vrak. Den 4.1 utbröt en hård storm från nordväst som bröt fartyget midskepps varvid båda delarna sjönko på djupt vatten.

Orsak: En mellan de norra öarna i arkipelagen ofta förekommande i ostlig riktning sättande ströml vilken i förening med mörkläggningen av i stort sett alla Grekiska fyrar i hög grad försvårade navigeringen.Lägges därtill att fartyget ,som blivit befraktat av Internationella Röda Korset, var utrustat med ytterst starka belysningsanordningar av namn, nationalitetsmärken etc skall man finna att dessa starkt nedsatte siktförhållamdena för både vaktbefälet och utkiken. Då emellertid vakthavande styrmannen endast kunde ha erhållit en approximativ avståndsbedömning kl 17.45, då fartyget efter mörkrets inbrott kommit tvärs Polino Point på c:a 2'avstånd, borde han vid siktandet av landkonturerna av ön Polykandros så nära på BB bog ha rapporter at förhållandet för befh.

Ex officio
Bo Bergström

EROS 1.1.43

Crew list (Kompl UD,eget)

Befh Albert Justinus Hassling, Borgargatan 2, Ramlösa Brunn, 2.10.86 (5.5.42)
Ie styrman Ralph Emil Gustaf Axel Westrup, Skvadronsgatan 11, Malmö,20.3.00
2e styrman Lennart Ernst karl Oscar Sumner, Johannesbergsgatan 21, Göteborg 17.10.12 (4.5.42)
3e styrman Petter Lennart Lilja,Persgatan 55,Hälsingborg,5.2.16 (4.5.42)
Chief Ernst Gustaf Johansson, Lilla Möllevångsg.10,Hälsingborg,2.3.87
Ie maskinist Kurt Frithiof Slätte, Algatan 24,Nya Varvet, 30.7.15 (4.5.42)
2e maskinist Karl Uno Gustafsson, Edelkrantzvägen 8,Hägersten,11.4.15
Telegrafist Olof Rundström, Västra Storgatan, Osby, 29.7.95
Båtsman Albin Olaus Nordström, Sthlm, 3.5.99
Matros Gustaf Holger Andersson,Västernäs,Väddö,29.6.11 (2.7.42)
Matros Karl Edvin Svensson,Högalidsgatan 25,Sthlm, 10.10.01
Matros Karl Olof Christofferson, Lundbergsgatan 1,Falkenberg,6.2.13 (9.7.42
Lättmatros Sture Wilhelm Nilsson, Backaryd,Kalmar, 17.10.17
Lättmatros Nils Johan Stig Möller,Misterhult,Figeholm, 5.10.11 (2.7.42)
Jungman Olle Sven Adolf Lundgren, E.Dahlbergsg.39, Hälsingborg,20.7.19
Jungman Gunnar Albert Hassling, Ramlösa Brunn, 29.4.26 -SON TILL BEFH.
Jungman Olof Allan Olsson, Vinslöv, 4.5.22 (2.7.42)
Elektriker Helge Karl August Karlsson,Östgötagatan 23, Sthlm, 31.12.92
Ie motorman Oscar Sigfrid Bergkvist, Faktorsgatan 5,Hälsingborg, 20.2.03
2e motorman Emil Gottfrid Karlsson, Finnboda, Sthlm, 26.1.93
2e motorman Nils Åke Emanuel Eklöf, Gävle, 2.1.08
2e motorman Harry Valdemar Johansson, Råsunda, Sthlm, 25.6.10
2e motorman Sven Hugo Ynner, Oscarsström, 13.3.12
Motorelev Jan Erik Lilja, Persgatan 55,H-b, 28.10.23 - SON TILL 3e styrman
Steward Ture Robert Hjalmar Braunstein, Wienergatan 16, Hälsingborg,26.7.15
Kock Gunnar Emanuel Karlsson, Hälsingborg, 18.11.13
Stewardsbiträde Börje Stig Julius Friman, Frillestad 20, Påarp, 6.3.24
Mässuppassare Holger Mikkelsen, Hirtshals,Danmark, 16.11.16

SKN EIII 248

Signalmeddelande till CM från marinattachén i Berlin

(Emottaget 5.1.43 kl 10.40)

OKM meddelar: Eros strandat NW Polykandros den 1.1 kl 18.30. Fartyget nedbrutits 4.1. kl 15.00 och sjunkit. Besättningen lämnat fartyget. 10 man bärgats av sjöräddningsplan och införts Piraeus.Resten har enligt Italienskt meddelande förts iland på Polykandros med Italiensk hjälp. Inga människoförluster.

Dito till CM/UD från marinattachén i Rom (Mottaget 6.1 kl 10.58)

Edra telegram 2 januari. Marinministeriet meddelar 10 av Eros besättning

EROS 1.1.43

ilandförts med flygplan varefter räddningsarbetet måst avbrytas på grund av dåligt väder.Återstående 16 komma att hämtas med fartyg så snatt vädret tillåter. Enligt ministeriet ingen anledning till oro besättningen. Ministeriet tagit kontakt bärgningsfirman Urmo för undersökning bärgningsmöjligheterna.

Tel.meddelande till SKN från sekr Cronwall,UD, 4.1.43

Marinattachén i Berlin meddelar attOKM lämnat följande underrättelser om Eros: fartyget till hälften under vatten 150 meter från land. Svåra väderleksförhållanden råda. En del besättningen räddad av flygplan. Återstoder av besättningenförutsättes ha kommit iland på strandningsplatsen. Vidare underrättelser saknas.

Red AB Helsingborg skrev till SKN 4.1.43

Att de fått följandetelegram från kapten Hassling på Eros:
"18.40 grundstött västsidan Polykandros förrum maskin svårt läck kan ej hållas läns står hårt på grundet.B- Vi hava nu erhållit meddelande att Eros ligger till hälften under vatten 150 meter från land och vädreleksförhållandena betecknas som svåra.UD har bett oss ej publicera strandningen förrän besättningens öde blivit närmare bekant.

Dito till SKN 7.1.43

Enligt meddelande till svenske marinattachén i Berlin bröts fartyget ner och sjönk den 4 ds kl 15.00. Hela besättningen har räddats.

De hemliga tyska seglingsinstruktionerna
(Från dispachör Kaj Pineus papper)

Legation de Suède Athens Dec 24th 1942

Captain A.J.Hassling,Master
M.S.Eros
Piraeus

Please be advised that according to telegraphic instructions from the Ministry of Foreign Affairs.Sthlm, your vessel is to leave Piraees for Salonica,Greece, sunday Dec 27th at 9.00 a.m local time sharp.
The course to be followed is as given below.
From Piraeus the pilot will take you until
37 37,6′N - 24 06.6 E
From this point omwards as follows:
37 36,2′N - 24 06,6 E
37 04,5 N - 24 22′E
36 51,5′N - 24 37,5′E

forts sid 12

EROS 1.1.43

36 39′N - 24 46′E
35 44′N - 25 30′E
35 25′N - 26 40′E
35 16′N - 26 40′E
35 00′N - 26 40′E
36 06′N - 29 36′E
From here within Turkish territorial waters until:
40 23′N - 26 13′E
and thereafter:
40 10′N - 24 53′E
39 51′N - 24 03′E
39 50′N - 23 46′E
39 51′N- 23 23′E
40 10′N - 23 06′E
40 17′N - 23 51′E
On tge latter point you are to wait for pilot who will take youin to Salonica.Expected arrival to be given by radio in due time,
Please note that above given routing instructions also hold good för the return voyage from Salonica to Piraeus.
Kindly acknowledge receipt of the above by signing copy of this letter.

Gösta Risberg
Cosnul

DISPACHE given Göteborg 20.4.43 SKNEII DISP

S 19.3.43 överlåtit åt dispachör Kaj Pineus att utreda huruvida Eros krigsförlist eller ej. På begäran fick Pineus den 29.3 ovanstående kursanvisning.
Dispachen fritagit SÅAF och föroliktat SKN att utbetala till rederiet 4.375.000 kr för totalförlust genom krigsförlisning," med avdrag för vad Nämnden redan må hava betalat."

Eros 2e styrman Sumner 24.3.40 meddelat Pineus:

Meddelat vid besök på Kaj Pineus kontor i sällskap med ass.direktör C. E. Åhmansson från SÅAD:
Kurserna för resan Piraeus-Saloniki hade delgivits befh genom CM som fått dem från de krigförandes regeringar. Under normala förhållanden skulle resan ta 20 timmar och gå genom Keos- och Kafireuskanalen. Enligt nu erhållna direktiv skulle Eros gå ner mot öarna vid Milos, passera öster om ön Polinos samt därefter navigera till en punkt något W om fyren på Polykandros västsida.Därefter skulle Eros gå ner via ön Ovo till Kretas ostspets och därifrån söder om Karpatos och Rhodos in mot turkiska kusten samt där gå inomskärs. Fyrarna i grekiska arkipelagen är alla släckta.

EROS 1.1.43

Den sist utlagda kursen var avsedd att föra Eros från punkten i höjd med Polinos till den angivna punkten W Polykandros.Om fyrarna varit tända hade inga som helst svårigheter förelegat att följa angivna kurser. Fartyget hade som RK-fartyg försetts med extra kraftiga beslysningsanordningar, nämligen, Dels sådana som, utbyggda från fördäck, lyste in mot nationalitetsmärkena på fartygets sidor, dels en lampa som från bryggskärmens under kant belyste lastluckona på fördäck ochsom genom återsken från den vita färgen även den vållade stor svårighet att kunna se ut i mörkret. Pejlingen av Polino hade avsett ,som man förmodade, öns topp och borde,såvitt styrmannen förstod, vara såexakt som omständigheterna tillät. Ev. fel kunde inte gärna vara mer än 1 sjömil. Fartygethade undergått kompassjustering efterdet det varit upplagt. Styrmannen hade omedelbart efter grundstötningen granskat båda kompasserna och de visade ingen onormal avvikning. Man hade valt att inte ligga stilla nattetid eftersom lika stor risk då förelegat att driva på land. Normalt är dessa farvatten inte svårnavigerade eftersom kusterna stupar brant i havet och ingagrund finns utanför dem. Tidpunkten för Eros avgång från Piraeus var bestämd av militära myndigheter. Den var inte relaterad till att möjligt undgå att navigera i mörker. Ett annat Rödakorsfartyg, trligen Camelia, hade vid ett tillfälle hemställt att få ändra avgångstiden med en timme, vilken begäran avslagits. Assuransdir. Åhmansson önskade uttala såsom sin uppfattning att Eros strandning måste betecknas såsom typisk krigsrisk. Vidare förekom ej.

Göteborg, i Dispachörskontoret,24.3.43

Kaj Pineus

UDHP 80c 3518

Dispachörens utlåtande

Mot fartygets navigering vid tiden för haveriet kan anmärkas ,dels att befh inte underrättats därom att man siktat Polykandros, dels att då Polykandros iakttogs 2 streckpå BB bog, ehuru man enligt givna positioner och kurser syr synes hava haft anledning räkna medatt vid detta tillfälle ha Polykandros omkring 4 streck om BB, man inte omedelbart företagit någon åtgärd ombord till undvikande av risken för grundstötning.Härtill synes anledning så mycket mera ha varit för handen som fartygets närmast tidigare ortsbestämnir grundad på pejlingen av Polinos topp, måste ha framstått såsom osäker. Eros har emellertid haft att under resan passera med variernade kurser mellan fastställda positioner genom sådana delar av den grekiska arkipelager varest all fyrbelysning släckt p.g av kriget. Å fartyget självt har av samma anledning anordnats sådan belysning att företagandet av säkra observationer nattetid väsentligen försvårats.Under sådana förhållanden lär ovan gjorda anmärkningar gentemot sättet för fartygets navigering inte i

EROS 1.1.43

förevarande fall kunna tillmätas sådan betydelse att de befriar SKN från skyldighet att jämlikt ovan återgivna paragraf 2 av försäkringsvillkoren utgiva ersättning för Eros totalförlust.
I enlighet härmed förpliktas SKN att , med fritagande av sjöassuradören, SÅAF, att till försäkringshavaren utgiva föräskringsbeloppet kr 4.375.000 + medavdrag för vad Nämnden redan må hava betalat. SKN förpliktas härjämte att gälda dispachekostnaden med kr 2200:-

Göteborg 20.4.43
Kaj Pineua

Vraket SKNEIII 248

Frågan om ev bärgning eller försäljning av vraket överlät SKN till sitt ombud i Aten, ingeniör Gösta Enbom, handhavare av RK Sjöfartsbyrå i Aten. Enbom skrev 6.5.43 till SKN att offerter inkommit från div.grekiska bärgningsfirmor för bärgning av i första hand vetelasten som skulle ha kunnat användas som djurföda. Trost långvariga ansträngningar lyckades det inte att sälja vraket eller upprätta några kontrakt med grekiska intressenter som var inställda på att få procent vid försäljning av bärgat skrot. Hungersnöden och det allt prekärare läget för tyskarna i Grekland inverkade ochså menligt.

Lasten var inte försäkrad

Svenska Lastkommittén i NY upplyste 20.7.43 på förfrågan UD:s politiska byrå att Eros vete- och medicinlast var oförsäkrad. Eros charterhyra på 23000 dollars däremot var försäkrad i Continental Insurance Co, Great American Insurance Co, vardera med 1/3-del, Halifax Insurance co och Rhode Island Insurance Co vardera 1/6-del, samtliga med NY-kontor.
War Risks Office,London samtyckte 13.5.43 till att Eros behandlas som krigsförlust.

Försäkringar

SKN 24.5.43 utbetalat 4.375.000 kr för totalförlust.

Effekter

SKN 9.7.43 till rederiet för effekter 16912:- kr
Listorna skrivan i Hälsingborg 6-10.2.43. Det verkar som om de flesta haft så lite som möjligt med sig ombord.
Befh förlorat för 2291:- inkl radio 120 & privat linneförråd 470:-
Ie styrman för 1738:- inkl revolver med 60 patroner,kamera,sextant,radio.
2e styrman förlorat för 1223:- inkl 2 tavlor & 2 väggbonader värda 40:-
3e styrman 717:50 inkl skrivschatull i silver 25, skrivunderlägg i dubbelt skinn 10:-, Kodak bälgkamera 75:-

~~Vraket~~

EROS 1.1.43

Vraket

Italienska Marimministeriet 29.4.43 förfrågat sig vid svenska legationen i Rom huruvida rederiet eller SKN avse att göra sina rättigheter gällande ifråga om vraket, eftersom italienska marinen ämnar bärga materiel från vraket. (Inget svar finns arkiverat)

Enbom,Aten, 10.7.43 till SKN

Under nu rådande förhållanden härnere är det tvivelaktigt om bärgning av vraket f.n. kan påbörjas.

(IRK som ersättning för Eros förhyrt ms Tamara)

T.Fredh: "Utanför Spärren,del 4" (1984)

Svältdöden grinade mot de skeppsbrutna

Eros 2e styrman Lennart Sumner, Ängelholm, berättat:
Hade inte RK och grekiska herdar gett oss mat så hade vi svultit ihjäl. Eros gick utan eskort men det sjunkande fartyget observerades från land när besättningen gick i båtarna.Trots detta kom det skott från ett flertal kullar iland där det fanns tyska och italienska värn. En tysk trålare tog inbesättningen till Polykandros. Sedan lämnades de ensamma.Överallt i grekland saknades mat och vi fick svälta. Under tiden försökte myndigheterna ordna hemresan. Några herdar såg att vi saknade mat och gav oss tre små killingar. Sjöfolk är dåliga slaktare och killingarna fick förbli levande och vi lika hungriga.Herdarna förstod att vi inte kunde slakta djuren och nästa morgon när vi tittade ut fann vi killingarna flådda och färdiga att anrätta.Nu blev det en fest som aldrig förr.Efter några dagar var maten slut igen och vi fördes till Aten.Vi vägrade att ställa oss i eller närma oss matköer och andra folksamlingar för tyskarna vidtog repressalieåtgärder om någon tysk blivit dödad. Då tog de helt sonika folk som stod i köer och grupper och dessa blev sedan omgående skjutna.
Innan tågresan hemåt kunde börja fick vi genomgå avlusning i en stor byggnad där kläderna hängdes på krokar varefter vi nakna fick gå in i avlusningsrummen och där skedde nu en ganska hårdhänt tvagning med diverse redskap som doppats i syraliknande vatten. Därefter fick vi nakna vänta 5-6 timmar på kläderna somsänts till avlusning. Det var kallt i Aten i mars ((Alla var hemma i Hälsingborg 6.2.43)) Efter drygt 2 veckor i Grekland började hemresan som tog 14 dagar. I Berlin försenades avresan av att Ribbentrop mötte Ciano på stationen som avspärrats

(Sumner gick sedan i Östersjön, bl.a på Solvik som i Baltikum lastade flygbensin till Kalmar o.a svenska hamnar?)

EROS 1.1.43

Läget förvärrades undan för undan

Huggande i klippbottnen under ett fruktansvärt dån i den grova dyningen låg Eros efter grundstötningen ohjälpligt fast i bränningarna 150 meter från Polykandos stupbranta klippkust. Mörker runt om. Inga ljus, inga livstecken, enda kontakten med omvärlden gick via avsända telegram...
Vid midnatt natten till lördag 2.1 var förrummen helt vattenfyllda upp till mellandäck och i maskin gick vattnet lika högt. Endast nödgeneratorn kundehållas igång. Att sätta ut livbåtarna i mörkret var ontänkbart.
All onödig belysning släckts av. Även akterrummen läck och på väg att bli vattenfyllda. För varje våldsam stöt förvärrades läget. Det första tecknet på att fartygets läge observerats kom med det tyska sjöflygplanet kl 13 den 2.1 som kunde ta upp 10 man. Att pkanet inte återkom berodde på ettdet kraschlandade vid Piraeus flygfält .Ett under att ingen blev skadad. Ett tyskt armerat vaktfartyg av trålartyp komnågot senare och bistod med fartygets övergivande. Livbåtarna tagit sig in en vik i närheten i ökande vind och sjö och togs ombhand av fiskar-och herdebefolkningen .
Söndag 3.1 rådde hårt väder och mån 4.1 kl 15 bröts Eros itu i NW storm och gled av grundet. Endast en masttopp syntes över bränningara. -
De 16 på Polykandros hämtades först tors 7.1 av en italiensk minsvepare som förde dem över till Syra och därifrån 8.1 på kvällen till Laurium varifrån de med lastbilar fördes till Aten där logi ordnats i f.d.ryska legationens byggnas. Innan hemresan kunnat ordnas hade en av motormännen hunnit gifta sig med en grekiska. Tågresan gick i etapper i slutet av januari med ett tåg som hade lv-artilleri med på flakvagnar till skydd mot partisanöverfall. Först den 2.2 var hela besättningen hemma igen och avmönstrades i Hälsingborg.

Historik

Motorfartyg på 3152 brt byggt 1941 vid Helsingörs varv av stål.
L. 106,7 B. 15,4 Tillhörigt Red AB Helsingborg (Otto Hillesrtröm) i Hälsingborg. Kontrakterat redan i aug 39 för leverans 1940. Kriget gjorde att leveransen kunde äga rumförst den 18.8.41, som det första motorfartyget i Hälsingborgsflottan. 6000 ton dw. En 8-cyl 2-takts enkelverkande dieselmotor på 3100 ihkr. 3 för- och 2 akterrum med en rymd av 10150 kbm. Djupg på last 6,7 meter. Förmast med 4 bommar och en tyngdlyftsbom mellan lucka I och 2, ett par bompålar med vardera en bom mellan lucka 2 och 3, en aktermast på masthus med 4 bommar mellan lucka 4 och 5. Skorstenen akter om maskinskylightet. Vitmålat med blå skorstenstopp. Efter en tids uppläggning uthyrt till RK för resor från Halifax till det svältande Grekland. Avgick från Göteborg den 14.7.42 tillsammans med Camelia och Formosa. Förutom namn och Sverige samt blågula band och svensk

EROS 1.1.43

flagga målat på var sida hade Eros stora Röda Korsmärken målade på sidorna, RK-märke målat på flera luckpresenningar som belystes nattetid samt svensk flagga målad över hela styrhustaket plus em nindre svensk flagga målad på däcket på vardera bryggvingen. Förutom 2 utsvängda livbåtar midskepps fördes 2 mindre båtar på poopdäck.
I den last som gick udder med Eros fanns förotom 5164 ton vete 36 ton mediciner, torrmjölk, soppulver och matpaket till sjukhus i Grekland.
Befh sedan lev. kapten A.J.Gassling,Rämlösa Brunn.

Fartyg sysselsatta i Röda Korstrafik 31.12.42

Hallaren, Eros, Mongabarra, Yarrawonga, Bardaland, Formosa, Akka, Camelia Fenris.

Fartyg innanför spärren 31.12.42 (Fartyg på över 100 brton)

261 svenska fartyg på 686.858 dwton
Därtill norska ss Ingeren, Sirenes och Kong Magnus.

Upplagt takntonnage innanför spärren 31.12.42

32 fartyg på 258.656 ton.

HEMLIG

INGEREN 1.1.43

DÖDSDÖMD HAVERIST RÄDDAD UR BRÄNNINGARNA VID HELDER AV 4 ENSAMMA MÄN.

Rapport

Avgick fre 1.1.43 från Rotterdam dest. till Trelleborg för order. Last av 7233 ton koks, varav 1408 ton på däck till 12′höjd föröver och 8′medelhöjd på akterdäck, uppstöttad med 8″ sparrar, längsgående plankor, nät och stålwirar. Barlast 715 ton vb i bottentankarna. Djupg F 23′7″ - A.26′4″. 38 ombv Grundstött kl 19.15 samma dag utanför den Helder, i SW 6 Beaufort med grov akterlig sjö, mulen disig luft, snöblandat regn. Ie styrman ochBO på bryggan jämte signalmatros och utkik.

Journalutdrag

Färdiglastat den 27.12.42 (Söndag) kl 14.15. Kvarlegat i väntan på konvoj. Fre morgon 1.1.43 ombordtagit spärrballong och 3 marinsoldater för dess betjäning samt Begleitofficer med signalmatros och avgått 07.10 med lots assisterad av 2 bogserbåtar. Kl 09.30 lämnat lotsen vid Hook van Holland, styrt ut och anslutit till konvojen 10.15. Grov akterlig sjö, regndisig luft. - Styrt efter närmast före gående ss Hermod av Stockholms akterlanterna och efter konvojofficerens order och anvisningar. Konvojens fart minskats till c:a 4 knop. Kl 19.15 förmärktes att fartyget tog botten för att sedan fastna Sökt komma flott genom maskinmanövrer. Lodat 4½ famnars djup runt fartyget. Den sydliga vinden dragit över till NW, stadigt ökande. Inget nämnvärt läckage pejlats trots att fartyget stundtals hugger hårt på grundet. Signalerat och begärt assistans snarast möjligt. C:a kl 20.30 försökt få fartyget flott genom maskinmanövrer.

Lör 2.1 NW 9 Beaufort med grov tilltagande sjö, snöblandat regn och byig disig luft. Pejlat den Helder i N 51° O och Falga i S 74° O. Försökt komma flott genom maskinmanövrar. Vinden på f.m dragit sig nordlig och ökat i styrka med grov överbrytande sjö. Hugger hårt. Kl 14 kom 2 bärgningsfartyg till platsen och bogserkablar hivades ombord och fastgjordes akter, varefter de försökt dra Ingeren av grundet. En stund senare observerades 2 minor ~~med~~ komma drivande strömmen i sjöhävningen. Den ena passerade några meter från Ingerens BB-sida, den andra mellan fartyget och bärgningsångarna. Bogserkabeln måste skyndsamt kastas loss för att inte fånga minan. Senare fördes kabeln åter ut och fastsattes på backen. Kl 17 tog bärgningsångarna in kabeln och återvände till den Helder. Kl 17.15 kom en livräddningskryssare långs sidan och erbjöd sig att föra iland besättningen vilket befh tacksamt avböjde. Senare signalerades från land en förfrågan hur många av besättningen som oundgängligen behövdes ombord, och med anledning härav höll befh skeppsråd. Närvarande var samtliga befäl och som representanter för folket båtsman, donkeyman och stuert. Hela besättningen, med undantag av

INGEREN 1.1.43

4 man i maskin, förklarade sig villiga att stanna kvar ombord. Någon båt kunde emellertid inte erhållas för att föra de 4 iland. Pejling visat 4' 6'' vatten i rum 5 BB och 3' i rum 6 BB varför länsning igångsattes.

Sön 3.1 Vind N 7-10 Beaufort med grov överspolande sjö och häftiga hagelbyar. Hugger stundtals hårt. Kl 08.30 börjat lämpa däckslast överbord från fördäck. Hela besättningen i arbete. Lodat 3½- 4 famnar runt fartyget som synes hänga på en uppgrundning förut. Kl 12.15 kom 21 tyska marinsoldater ombord och sattes i erbete att lämpa koks överbord. Kl 14.15 fått assistans av 3 bärgningsångareoch bogserkabel fastsatts akter. Högvatten omkring kl 16. Kl 17.30 avbröts försöken att få fartyget flott detta högvatten. Räcket på poopen ramponerats av kabeln. Bärgningsfartygen tagit in sina kablar och gått in till Heldee. Arbetet att lämpa däckslast överbord avbröts kl 17 då ca 400 ton koks kastats överbord. Ett mindre tysk vaktfartyg som skulle hämta de 21 marinsoldaterna kunde inte borda i den svåra sjön och tyskarna inlogerades i salongen och i tillgängliga reservhytter för natten sedna de erhållit förplägnad. 2 förpostbåtar legat vakt i närheten hela natten . En mina observerades komma drivanderätt emot Ingeren med tidvattenströmmen men förlorades i det fallande mörkret ur sikte. Besättningen varskodd att hålla sig beredd. Senare sågs minan driva förbi c:a 10 meter akter om fartyget.

Mån 4.1 N 7-9 Beaufort, grov krabb sjö med regnbyar. Vid 02-tiden kastades fartyget av brottsjöarna av grundet och krängde starkt över åt BB varvid en mämgd koks spolats överbord. Alle man utpurrats. Kl 02.30 fastnade hon ånyo, hårt huggande i botten. Signalerat efter båt. C:a kl 04kom fartyget åter i drift. På grund av mörkret och då alla ljus iland voro släckta fälldes BB ankare, men kättingen sprängdes och ankaret med 15 famnar kätting förlorades. Drivande med tidvattnet stötte fartyget 04.45 på sandreveln Fransche Bankje i närheten av vraket efter franska ms Paranagua som ligger med master och bryggor ovan bränningarna. Stundtals brott över fartyget som hugger hårt i botten. Pejling visat stigande vatten i lastrummen. Fartyget fått växande slagsida i den hårda nordliga vinden. Kl 05 kom en livräddningskryssare långsides i bränningarna och avhämtade de 21 marinsoldaterna. Slagsidan ökat till 26° BB varvid räckverket på akterdäck tryckts utåt och stöttor bräckts så att koks rasat överbord. Vod 07-tiden återkom livräddningskryssaren och besättningen begärde nu att få lämna fartyget. I den svåra belägenheten och då slagsidan ökade ansåg sig inte befh kunna kvarhålla dem ombord. På förfrågan efter frivilliga ställde ingen upp. Såväl BO som befh på livräddningskryssaren ansåg Ingerens läge hopplöst och tillrådde alla att

INGEREN 1.1.43

lämna fartyget. Besättningen gick över i livräddningskryssaren och 3e styrman Johnsson beordrades medfölja och ta hand om dem iland. Efter att ha legat i närheten i en timmes tid gick livräddningskryssaren in till Helder. Kvar ombord var befh, 1e och 2e styrmännen, chiefen, B.O. och hans signalmatros. Ett mindre vaktfartyg kvar i närheten. Pejling visat att vattnet stiger i rummen. Beslöts söka ta upp ångtrycket och klargöra maskinen ifall fartyget åter skulle komma flott. Chiefen och Ie styrman hjälpts åt att klargöra maskinen. Kl 13.15 förmärktes att fartyget åter lyfts flott och med aktern före drev motland. Kl 13.35 var maskinen klar. Fartyget var 100 meter från strandbränningarna när maskin började arbeta fram. Det beslöts att gå in på Helders redd och ankra där. Två bärgningsfartyg mötte på vägen men deras assistans avböjdes. En tysk marinofficer äntrat ombord på stormlejdaren och anvisat ankringsplats. Innan vi ankrade kom en del av besättningen åter ombord, och gick omedelbart i arbete. Kl 16 ankrat på redden med STB ankare och 60 famnar. Vid 18-tiden kom den övriga besättningen ombord på order av Hafenkommandanturen.

Tis 5.1 Enärlänsning av rummen endast medförde att slagsidan ökades ,beslöts att först fylla bottentank nr 3.Igångsatt fyllning kl 02.15. Någon av maskinvakten purrade besättningen som fordrade att få lämna fartyget. Ett vaktfartyg tillkallades och tog ombord större delen av besättningen. Av däcksfolket kvarstannade 3 man, av maskinfolket 4 man. Ie,2e och 3e maskinisterna lämnade även de fartyget. Kl 05.30 var atnk 3 fylld och slag sidan minskad från 26° till 21°. Kl 06 kom besättningen åter ombord. Då pumparna huvudsakligen arbetade med att hålla maskinrummet läns och då vattnet i rummen enligt pejling stadigt ökar, beslöts att ankra upp fartyget vid en sandbank med grundare vatten. Kl 11.30 hivat upp och förhalat me d assistans av 2 bogserbåtar.Kl 16.30 var fartyget förtöjt med BB sida intill sandbanken; förut med STB ankare plus 60 famnar kätting, akterut med strömankare och ca 200 meter stålwire.Beslutat lossa all kvarvarande däckslast.När en bogserbåt lade till midskepps BB ramponerades teakbarriären och en stötta på undre bryggan.

Ons 6.1 kl 02.30 förmärkt att aktern börjat glida av sandbanken rnär ström ankaret draggar. Utpurrat besättningen kl 03.Signalerat till land och begärt assistans av 2 bogserbåtar. Lagt av wiren till strömankaret och utbojat det. Emedan slagsidan ökat sändes kl 07 hela kökspersonalen och större delen av eldarpersonalen ombord i en pumpbåt. Kl 08 kom de 2 bogserbåtarna långsides och drogo fartyget längre upp på grundet. Flyttat STB-ankaret längre in på sandbanken. Senare på f.m kom en bogserbåt ut med ett stort varpankare som användes vid akterförtöjningen. ~~xxxxxxxxxx~~
Kl 10 återkom köks- och eldarpersonalen. Kl 11 börjat lossa däckslasten

INGEREN 1.1.43

med pontonkran till en läktare. Avslutat för dagen kl 16.30 då 100 ton lossats.Vattnet vid pejling visat sig fortsätta att stiga i rummen . 14'i rum 3, 11'i rum 5, 5 och 6. Den stora slagsidan försvårar länspumpningen. Smörjoljan rinner bort så att pumparna går varma. Under förhalningen på morgonen sprängdes BB halgatt på backen och en del av räckverket BB sltes bort och gick överbord.

Tors 7.1 Förtöjda på sandbanken. Vind O. 5-7 med häftiga snöbyar. Kl 12 fortsatt lossa däckslasten. Besättningen klargjort ochishacklat reservankaret istf det förlorade BB-ankaret. Kl 13 kom pumpbåten "Freja" långsides men kunde inte användas. Pumparnas lyftkraft uppgick inte till mer än 7½ meter. En haverikommission kommit ombord på e.m och tagit del av skeppsdagboken. Erhållit order och instruktioner.

Fre 8.1 08.30 hivat upp STB ankare varefter 2 bogserbåtar dragit fartyget med BB-sidan högre upp på grund.Sedan tidvattenströmmen kantrat från flod till ebb ,förde vi ut ett strömankare akterut med ca 300 meter wire. Förut fördes STB ankare BB över och stacks 75 famnar kätting. Kl 12.30 kom en pontonkran och läktare långsides och fram till 16.30 lossat c:a 60 ton koks.Länsat från rum och bottentankar. Vattnet minskar i rummen. Slagsidan minskat till 18°. Avtagande ostlig vind, uppklarnande.

Lör 9.1 Förtöjda på sanbanken. Kl 12.30 kom 12 arbetare från land för att trimma koks under lossningen. Kl 13.30 kom läktare och kran långssidan och lossningen fortsatt. Avslutat 16.30 då 120 ton lossats. Länsat från tankar och rum. Vattnet sjunker i rummen. Stillt Klar luft.

Sön 10.1 Förtöjda på sandbanken. 08.45 fortsatt lossa från fördäck.Besättningen nerriggat nät,plankor och stöttor. Kl 16 slutat för dagen då c:a 250 ton lossats. Reservankaret har uthivats med hjälp av pontonkranen. Länsningen av rum och tankar pågår utan avbrott. Slagsidan minskat till 14°. Vind SSO 2-7, klar luft.

Mån 11.1 Förtöjda på sandbanken, ~~[illegible] ingen lossning under f.m på grund av dåligt väder~~ Vind syd 6-7,mulen luft. Lossat 08.30- 09.30 då läktare och kran måste bogseras iland på grund av dåligt väder.Länsat hela dygnet. Slagsidan minskat till 12°.

Tis 12.1 Förtöjda på sandbanken. SSO 4-1 , regndisigt. Ingen lossning under f.m på grund av dåligt väder. Lossat 70 ton kl 13-17. Länsning hela dygnet. Slagsidan minskat till 7°.

Ons 13.1 Förtöjda på sandbanken. Svag vind, mulen luft och regn. Lossat 08.30 - 17 c:a 230 ton. Fartyget nu på rät köl.

Tors 14.1 Pejling utvisat läckage endast i rum 5 och 6 och bottentank 4. Beslutat förankra fartyget på fritt vatten. Kl 13 hivat upp ankarna och styrt ut på fritt vatten samt 13.45 ankrat på 7 famn. djup med

INGEREN 1.1.43

assistans av en bogserbåt. Kl 14.30 lättat. kl 14.50 ankrat längre ut på redden, STB + 60 famnar.

Fre 15.1 Till ankars på redden. Besiktigats av assuransens och av de Tyska myndigheterna utsedda besiktningsmän, vilka utfärdade sjövärdighetsbevis gällande för resa till svensk hamn med ombord befintlig last. Assuransombuden uppmätt utlossad last till 800½ ton. Cirka 333 ton beräknas ha spolts bort av sjön. C:a 5700 ton koks kvar ombord.

Lör 16.1 Till ankars. På f.m erhållit avgångsorder. Kl 14 hivat upp ankaret och avgått med eskort av en förpostbåt. Mulen, disig luft, tidvis töcken. Styrt efter förpostbåten. Kl 16 anslutit till nordgående konvoj och styrt i denna efter konvojofficers order och anvisningar.

Sön 17.1 Styrt i konvoj som ovan. Tjocka från midnatt till kl 08.Avgivit reglementsenliga ljudsignaler. Kl 12.50 passerta Elbe I boj. K15 ankrat. Kl 15.30 fått lots ombord,lättat och fortsatt. 17.05 passerat Cuxhaven. Lämnat BO och signalmatros. 19.20 på grund av flyglarm ankrat utanför Brunsbüttel.Farleden uppfylld av drivis. Kl 22.45 avblåst flyglarm.

Mån 18.1 Till ankars. 07.40 fått kanallots ombord. 07.45 börjat lätta, svängt genom drivis och 08.50 förtöjt i Brunsbüttel sluss. Vid pejling konstaterat kraftigt läckage i rum 3, Länsning omedelbart igångsatts. Avgått 09.35 med 7° STB slagsida. Styrt i kanalen under lots ledning. 14.10 lotsbyte vid Nübbel. Kl 18 förtöjt vid bunkerkajen i Holtenau. Bunkrat ca 200 ton 18.30- 22.05.

Tis 19.1 Enär vattnet i rummen ej minskat trots pumpning beslutat företa dykarundersökning. Kl 08 förhalat till ducd'alber på andra sidan kanalen med assistans av en bogserbåt.11.45 förhalat och förtöjt i slussen. 12.25 förtöjt i Holtenau sluss, 12.45 avgått. 13.10 ankrat på Holtenau redd. Kl 14 dykare gått ner och arbetat till kl 17 då mörkret fallit.

Ons 20.1 T ankars på Holtenau redd. Dykare i arbete 08- till 16.30 då mörkret fallit.

Tors 21.1 Till ankars på Holtenau redd. Dykare nere 08.30-10.15. Inte upptäckt några bottenskador med undantag för ett öppet nagelhål som tätats med träplugg. Kl 15 assuransens ombud bordat och efter inspektion utfärdat sjöbevis för fortsatt resa till svensk hamn.

Fre 22.1 Till ankars i tät tjocka. Avgivit mistsignaler. kl 13.30 fått spärrlots ombord. Lättat 13.45 och avgått. Djupg F 19'5" - A 24'6" Kl 15 ankrat i tät tjocka. STB + 30 famnar.

Lör 23.1 Till ankars. Lättat 09.55 och fortsatt. Lämnat lotsen 10.46 vid Kiel fyrskepp. Styrt genom utprickad minled. Tjocka. Mistsignaler. Passerat vaktfartyg nr 3 kl 13.35. Ankrat p.g av tjocka 16.07. Lodat 30 meter. Tranekjaer i N 34 W på kompassen, enligt ankarpejling. STB + 75 famnar.

INGEREN 1.1.43

Sön 24.1 Till ankars. Lättat 06.45 och fortsatt. Styrt genom utbojad minled. Kl 11.40 fått order av tyskt vaktfartyg att ankra omedelbart enär farleden spärrad för minsvepning. Ankrat vid boj nr 14 kl 11.40. STB + 60 famnar. Kl 14 kommit i drift. Lättat och ankrat igen kl 15.

Mån 25.1 Lättat 09.40 och fortsatt i minleden. kl 13.50 passerat Schultz grund fyrskepp om BB. 18.03 pejlat Kullens fyr i S 61° O, avstånd 3'. Kl 20.37 fått lots vid Halmstad. Styrt efter lotsens ledning.

Tis 26.1 Signalerat efter lots vid Varberg men ingen lots kom ut. Sydlig vind, 7-8, med grov sjö och snötjocka. Kl 02.30 Nidingen i N 68° O, avstånd 1½'. 05.55 fått lots vid Vinga. Passerat Böttö 07.40 och fått hamnlots vid Klippan 08.35. 09.50 förtöjt i Sannegårdshamnen med assistans av 2 bogserbåtar. På f.m verkställt magistratbesiktning i närvaro av representant för lastägaren. Uppmätt på däck befintliga rester av däckslasten till 40 ton. Den i Helder av rumslasten utlossade koksen uppmättes till 238 ton.

ss Ingeren i Göteborg 27.1.43
E.Forsberg
Befh.

Maskindagboken SKNEIII 249

Fre 1.1.43 SF 18.47 FF.HF.FF 19.20 FF 19.37 ST 20.13 FB 20.14 ST 20.17 FB 20.30 ST 20.35 FF 20.36 FB 20.39 ST 20.41 SB 20.44 HB 20.47 ST 20.51 FB 21.16 ST 21.17 HF 21.18 ST 21.18 HB 21.40 FF 21.47 ST 21.48 HF 21.53 ST 21.54 HF 21.54 ST 21.57 FB 22.02 ST 22.05 HF 22.05 FB 22.06 stopp 22.10

Mellan kl 19.15-19.30 märktes gungningar i fartyget upprepade gånger. Fartyget under natten hugger hårt på grundet.

Lör 2.1 Standby 02.25 HF 02.25 SF 02.38 ST 02.46 Stand by 05.58 HB 06.09 FB 06.11 St 06.26 FB 08.00 ST 09.31 Stand by 10.29 HB 11.01 FB 11.04 ST 11.11 FB 15.56 ST 16.03 FB 16.03 ST 16.05 FB 16.05 ST 16.49

haft maskin avstängd 12-13 för borttagning av sand i kondensorn och silrörena. Fartyget hugger stundtals hårt på grundet. Länsat Ians och 3ans rännstenar på BB sida. Länsat från tank I kl 16.20- 17.10

Mån 3.1 Stand by 04.23 FB 04.25 ST 05.54 stand by 13.20 FB ST 14.16 FB. ST 14.29 FB 14.30 ST 14.40 FB 15.30 ST 16.25 FB 16.35 ST 16.46 FB 16.49 ST 16.57 FB 16.59 ST 17.03 FB 17.06 ST 17.25

Öppnat muddluckorna på kondensorn och tömt ut sand. Hafr kylrörena på buntlagret loss för rengöring från sand kl 05.55-06.30 och 17.30-19. Barlastpumpnens manöverventil på sugsidan losstagen och rengjord från sand. Cirkulationspumpens inblåsning pådragen för att försöka få bort sanden. Alla tillgängliga av maskinpersonalen varit behjälpliga med

INGERENn 1.1.43

däckslastens uthivande 08.30 - 17.30
Länsat från Ians, 2ans, 3ans,4ans, 5ans, 6 ans rännstenar BB sida
Länsat från Ians bottentank 05.30- 0900
Länsat från 3ans tank 09-13.00
Öppnat för fyllning av 2ans bottentank kl 14.

Mån 4.1 Stand by 02.45 SF 02.47 HF 02.55 ST 02.56 Stand by 04.28 HF04.37 FF 04.38 ST 05.11 Stand by 13.55 FF 13.55 ST 16.00 FB 16.03 ST16.05 FB 16.06 ST 16.08 FF 16.10 ST 16.11 Väl i maskin 16.24
Nerdämpat högfyrarne. Rengjort kondensorn från sand och kylrörena till buntlagret och gejdrarna. Länsningen försvårats av slagsidan - 26°- så att pumparna arbeta mindre tillfredställande. Silar & ventiler i maskin upptagna och rengjorda. Avloppsångan från hjälpmaskinerna ställd till luften. Varit nödsakad att spädmata från sjön. Avstängt och släckt B B panna kl 15.30 . Länsat från rum 1- 6 rännstenar BB sida. Stormlänsat från maskin- och eldrum. Då fartyget på morgonen hade svår slagsida 26° och bröt hårt mot sandbanken lämnade maskinpersonalen med den övriga besättningen fartyget .Ångtrycket nedtogs och vatten påsattes pannorna, samt avstängdes alla ventiler i maskin. Kapten, Ie och 2e styrmannen, övermaskinisten , den tyske B.O och hans signalmatros kvarstannade. För att ännu en gång försöka få fartyget loss upptogs ångan ånyo av övermaskinisten, biträdd av Ie styrman tidvis, och maskin klargjordes till kl 13.30. Då fartyget gled av grundet började maskin- och eldrum vattenfyllas.Stormlänsning igångsattes och alla i maskinrummet befintliga länspumpar. Vattnet fortsatte dock att stiga och vartill sist så högt att det tog sig in i BB pannas högfyr och lågfyr. Pannan avstängdes, fyrarna avsläcktes och utrakades. Vattnet stod då en meter 60 cm över eldrumsdurken på eldrummets BB-sida. Kl 16 kommo donkeyman Andersson, smörjare Wallgren och eldarna E.Hansson, J.Johansson, G.Lundgren och K.Engström ombord, vilka hade efterskickats. Övriga av maskinpersonalen kommo kl 19.

Tis 5.1 02.30 besättningen ånyo lämnat fartyget emedan slagsidan ökat. Besättningen embarkerat i en tillkallad bevakningsbåt. Under denna tid besättningen var ombord i bevakningsbåten fylldes 3ans och delvis Ians bottentank och slagsidan förminskades därigenom något. Kvar ombord var vid tillfället övermaskinisten, donkeyman och eldare J.Johansson. Avloppsångan från hjälpmaskinerna till luft. Pumpbåt från land anlänt på kvällen och försökt vara behjälplig att hålla läns i maskin.Det visade sig vara för stor sughöjd.Varit nödsakad spädmata från sjön. Länsat från rännstenarna i rum 3,5 och 6 BB. Stormlänsat från maskin och eldrumsgropar och rännstenar. Fyllning av 3ans bottentank 03-05.30 Fyllning av Ians bottentank 05.45- 10.00

SS Ingeren i Göteborg 29.1.43

Allan Hörup Övermaskinist

INGEREN 1.1.43

CREW LIST

Befh John Einar Forsberg, Källsetadsgatan 5, Göteborg, 23.9.05 (20.11.42)
Ie styrman Bertil Christopher Olsson, 23.9.05 (3 mån ombord)
2e styrman Sven Persson, övre Spannmålsgatan 2A,Göteborg, 25.9.91
3e styrman Axel Leonard Johnsson, 10.10.10
Chief Emil Allan Nestor Hörup, 3.10.10
Ie maskinist John Edvin Gertsson, 17.9.10
2e maskinist Knut Erik Olsson, 28.4.94
3e maskinist Bror Herman Thelin, 22.8.12
Stuert Edvin Algot Andersson, 31.1.87
Ie kock Joel Erhard Larsson, 28.5.07
2e kock Folke Natanael Fahlström, 12.7.14
Salongsuppassare Bror Arne Andersson, 26.4.24
Mässuppassare Gösta Lennart Thore Lindquist, 1.6.24
Båtsman Karl Gustav H.Svensson, 22.5.93
Timmerman Karl Mikael Grönberg, 19.5 .02
Matros Ivar Oscar E.Larsson, 22.5.99
Matros Frithiof Ludvig E.Eriksson, 29.1.03
Matros John Åke Ewald Frick, 9.5.13
Lättmatros Gösta Sigvard Svensson, 27.10.16
Lättmatros Nils Ewald Jönsson, 30.10.11
Lättmatros Per Yngve Ek, 23.10.17
Jungman Axel Sigvard Hållkvist, 20.12.19
Jungman Olof Fredrik Valdemar Berg, 6.10.17
Donkeyman Johan August Andersson, 9.10.97
Smörjare Gustaf Hilding Rydberg, 12.2.04
Smörjare Erik Oscar Filip Wallgren, 25.7.06
Eldare Olof Algot Åkerberg, 11.8.05
Eldare Eskil Hansson, 29.3.02
Eldare Gustaf Hilding Lundgren, 5.11.07
Eldare Gustaf Martin Petterson, 18.4.84
Eldare Arthur Ivan Wiklund, 9.6.84
Eldare John Lennart Johansson, 6.9.16
Eldare Carl Richard V. Olsson, 23.2.87
Eldare Arvid Bäckström, 15.6.02
Eldare Knut Emil Bernhard Engström, 12.2.09
Lämpare Oscar Elias Viik, 9.3.05
Lämpare Ivar Håkan Ekelund, 7.2.19
Lämpare Birger Rune Andersson, 14.4.23

Befh, styrmännen och chiefen vågar, 3 lättmatroser var skorpioner....

INGEREN 1.1.43

Sjöförklaring i Göteborg 1.2.43 kl 11

Lotskapten K.P.Kullander & Hamnkapten Sven Lundmark.
Ombud för SKN, advokat Tage Zetterlöf
Lasten assurerad i Atlantica. Kaskoassuradör SÅAF.

Befh Forsberg: Första grundstötningen berott på konvojledarens fel. Ingeren gick sist i STB kolonn. Närmast före gick ss Hermod som utan missöde gått över banken där Ingeren fastnade. De förpostbåtar som vid grundstötningen gått på båda sidor om Ingeren hade haft ekolod och kontrollerat djupet, men ingen av dem hade lämnat besked att djupet var otillräckligt för ett så djupgående fartyg som Ingeren. Vid grundstötningen hade Ingeren Hermods akterlanterna rätt förut. Ingeren varit det största fartyget i konvojen och befh hade några dagar före avgången anmält till hamnkommandanturen i Rotterdam fartygets storlek och djupgående.

Ie styrman Olsson: Ingeren styrde efter Hermods akterlanterna och gick i Hermods kölvatten vid grundstötningen. Ie styrman på bryggan vid grubd-stötningen. Efter grundstötningen hade konvojledaren gått ifrån Ingeren.

2e styrman Persson: I sin hytt vid grundstötningen.

Ie maskinist Gertsson: Vakthavande i maskin vid grundstötningen.

Chiefen Hörup: I sin hytt vid grundstötningen.

Lättmatros Gösta Sigvard Svensson & eldare John Lennart Johansson icke infunnit sig. Då de skulle höras, kommo de vid pårop icke tillstädes.

KK memorial 5.4.43 Ej för publicering.

Orsak: Försumlig navigering. Chefen på konvojens ledarfartyg tog inte Ingerens stora djupgående – 26′10″ – i beaktande då han i snödisan med reducerad fart sökte lotsa konvojen över de relativt grunda sandbankarna vid den Helder. Ej heller gåvo de båda förpostbåtarna som gingo på var sin sida om Ingeren navigeringsofficeren några informationer rörande det för ett stort och djupgående farrtyg otillräckliga djupet. Konvojledarens handlingssätt är så mycket mera oförståeligt som Ingerens befh ett par dagar före avresan från Rotterdam meddelade hamnkommendanten sitt fartygs storlek och slutliga djupgående.

Särskilda anmärkningar: Med hänvisning till sjöförhörsprotokollet och bifogade skrivelser från SKN och Statens Trafikkommission rörande ifrågasatt belöning till Ingerens Befh, Ie och 2e styrmanoch övermaskinist för visat mod och rådighet under fartygets prekära läge i stormigt väder på sandrevlarna utanför Helder, får jag anföra följande:
Sedan hela besättningen, med undantag av ovannämnda 4 befälspersoner, den 5.1 på morgonen lämnat det grundstötta och läckande fartyget, vilket dessutom erhållit så svår slagsida att fara för kantring förelåg, lyckades

INGEREN 1.1.43

dessa beslutsamma sjömaän, när grundbrotten på e.m samma dag lyfte haveristen in på fritt vatten, att igångsätta stora maskin och med bränningar endast något 100-tal meter i lä föra fartyget mellan undervattensbankarna in på den Helders redd. Handlignen vittnar om ett synnerligen gott sjömanskap under riskfyllda omständigheter. och har med all säkerhet deras djärva ingripande räddat fartyg och last. Jag får vördsamt hemställa, att Kungl. KK ville för deras rådiga handling utverka belöning i form av guldmedalj med inskriptionen " För Mod och Rådighet till sjöss under farofylld tid" . Då emellertid befh och övermaskinisten vidett tidigare tillfälle hugnats med detta utmärkelsetecken (vid oskadliggörandet ombord av en icke kreverad bomb på 230 kg den 15.10.41 - befh var då Ie styrman) får jag hemställa att båda dessa befälspersoner istället tillerkännas Kollegii silverpokal med tjänlig inskription.

Ex officio

Bo Bergström

SKN EIII 249

Brev till SKN från advokat Tage Zetterlöf 1.2.43

På uppdrag av advokat Mårten Henriques har jag idag inställt mig såsom ombud för Eder vid Ingerens sjöförklaring.Av vad som framkom torde följande närmast vara av intresse för Eder:
Innan fartyget lämnade Rotterdam, meddelade befh på sedvanligt sätt till Hafenkommandanten fartygets djupgående varvid han för att vara på den säkra sidan lade till ungefär ½ fot.Befh uppgav sålunda 27' djupg. - Sedan fartyget kommit ut och och lämnat lotsen, ingick det i en konvoj om 8 fartyg fördelade i 2 kolonner med 4 fartyg i varje. Ingeren gick som nr 3 i STB kolonn. För och akter om konvojen och på sidorna om densamma gick tyska marinfartyg. Ingeren hade tysk kontrollofficer ombord samt en spärrballong med tysk marinpersonal för att sköta denna. Konvojen gjorde ringa fart och Ingeren hade svårt att styra i den höga akterliga sjön. Man överenskom därför att Ingeren skulle byta plats med sista fartyget i STB kolonnen. Ingeren framfördes därefter som sista fartyg med instruktioner att hålla i det framför gående fartyget Hermods kölvatten på ca 500 meters avstånd. Samtliga framförvarande fartyg passerade över grundstötningsplatsen medan Ingeren grundstötte. - Då jag närmare utfrågade befh om anledningen till grundstötningen, förklarade han att han,trots att han inte själv hade med kurssättningen att göra,dock hade sett att kontrollofficeren lagt ut en kurs som skulle bära väl klar och utanför Terschelling. Är denne uppgift riktig måste hela konvojen av någon anledning ha satts STB hän. Då Ie styrman tillfrågades,förklarade han, att han trodde att konvojledaren från början satt en med hänsyn till Ingerens stora djupgående felaktig kurs. Båda voro fullkomligt bestämda i sina uppgifter att

INGEREN 1.1.43

Ingeren styrt rätt i förhållande till fartyg nr 3. Vid grundstötningen hade Ingeren en av förpostbåtarna tvärs om STB. Det föreföll mig som om man knappast skulle kunna lasta vare sig Ingerens befäl eller kontrollofficeren ombord på Ingeren för olyckan. Felet synes ligga hos konvojledaren och bestå i en från början felaktig kurs eller i avvikelse från en i och för sig riktig kurs. Högaktningsfullt Tage Zetterlöf

---

Kriegsmarine rest krav på över 1.000.000 kr i bärgarlön
Rann ut i sanden 1944....

1) 2.9.43 skrev J.Meyer & de Jong i Rotterdam till SÅAF att tyska Krigsmarinen sänt in ett bärgarlönskrav på FL 500.000:- = kr 1.114.827:20 - "We have no comment on this case and remain, der Sirs, yours faithfully
2) SÅAF skrev 22.9.43 till Max Doflein i Hamburg:
...As you will find the German Marine authorities are claiming sw.cr. 1.114.827:20 for services which they allege their boat "B.S"! should have rendered to the ss Ingeren while aground. We must say that we are rather perplexed over this exaggerated claim and we have earlier made an investigation regarding services rendered by Swedish marine vessels to German vessels in distress, which shows that the Swedish arine authorities do not claim for salvage . We therefore do not think that this claim from the German marine authorities is justified. We enclose copy of the log extract and ask you kindly to take the matter up with the German marine authorities and repudiate the salvage claim.
3) Doflein skrev 5.11.43 till OKM, Berlin SW, Tirpitz Ufer, åberopnade 2 andra fall i vilka tyska marinen assisterat svenska fartyg utan att kräva bärgarlön (Rigel, Ingarö) och rekapitulerade Ingerens journalutdrag: " Es ergbit sich heraus klar, dass seitens der im auftrag der Marinebehörden gestellten Bergungsdampfer eine erfolgreiche hilfe nicht geleistet worden ist.Die zweimaligen kurzen versuche der B.S-Fahrzeuge sind völlig erfolglos geblieben und haben keinerlei nutzwirkung gehabt für das spätere freikommen des Schiffes. Das Schiff ist vielmehr ganz allein mit eigenen mitteln und eigener kraft wieder vom grund freigekommen. Es besteht somit keinerlei anspruch auf eine hilfslohnforderung. Meine auftraggeber sind aber trotzdem allem bereit ,die auslagen und kosten zu ersetzen für verlorengegengenes und beschädigtes material bei dem versuch der beiden Schlepper dass Schiff abzubringen.
Ich erwarte ihre entscheidung und verbleibe mit Heil Hitler.. ....
4) Doflein 4.1.44.till SÅAF : " Ich habe noch nicht irgendeine antwort auf meine erstmalige Briefe an das Oberkommando der Kriegsmarine erhalten. Auch seitens der Firma J.H.Meyer & J.de Jong, welcher in Kopien

INGEREN 1.1.43

meiner Briefe an das OKM übersandt habe, habe ich noch keine antwort erhalten, ebenso noch keine empfangsbestätigung.

5) Doflein kopplade in Kapitän Charles Lübche vilken ännu i juli 1944 inte vunnit någon klarhet ifråga om bärgarlönskravet. En mur av tystnad överallt. Saken runnit ut i sanden.....

Brev t.SKN från Ingerens Ie styrman Sven Persson

Göteborg 10.9.43

Till SKN, Sthlm.

s/s Ingeren

Den Ie januari innevarande år grundstötte ss Ingeren av Stockholm på sandbankarna utanför Holländska kusten. Journalutdrag jämte övriga handlingar rörande händelseförloppet ha givetvis kommit SKN till handa, varför saken i sin helhet ej behöver relateras. Av handlingarna framgår att 4 man av befälet ombord, nämligen Befh, Ie och 2e styrmännen samt övermaskinisten ensamma bärgade fartyget efter det övriga 34 man av besättningen och befälet lämnat fartyget. Genom vårt arbete räddades avsevärda värden för såväl SKN som för lastens assuradörer. Fartygets försäkringsvärde utgjorde närmare 2 miljoner kronor samt lasten c:a en halv miljon. Dessa belopp hade i händelse av totalförlisning måst utbetalas, och totalförlisning hade med absolut säkerhet inträffat om även vi 4 hade övergivit fartyget. Vi togo emellertid risken, som många ej skulle ha tagit, och lyckades därigenom både bärga fartyget och ensamma taga det i hamn. Ej ens då vi kommit loss och i halvkantrat tillstånd för egen maskin voro på ingående till den Helders hamn, mottogo vi erbjudandet från mötande bärgningsfartyg om assistans, emedan dessa i så fall skulle ha begärt stora bärgningsbelopp.

Enär undertecknad nu är ende kvarvarande av de 4 som utförde bärgningen, samt dessutom äldst till åren, ha övriga 3 anmodat mig att tillskriva SKN. Vi gjorde ju vår plikt, för detta ha vi av Regerringen erhållit ett officiellet erkännande, vilket naturligtvis mycket gläder oss, men vi undrar samtidigt om vi ej också äro berättigade till en viss bärgarlön. Inom kretsar förtrogna med dylika frågor anses det för självklart att vi äro berättigade till ersättning i form av viss procent av det bärgades värde. Ingen av oss har någon lysande ekonomi, så att vi utan vidare kan frånsäga oss en ekonomisk förbättring, varför en gratifikation till envar av oss skulle vara av stort värde. Någon lust till process, vilket ju är vanligt vid alla bärgningar ha vi däremot ej.

Under förhoppning tat SKN tager denna vår framställning under övervägande har jag äran teckna

Högaktningsfullt

Sven Persson

Ie styrman ss Ingeren

Svar torde benäget sändas under adress sjökapten Sven Persson Övre Spannmålsgatan 2A, Gtbg.

INGEREN 1.1.43

SKN svarade 5.10.43 Herr Sjökapten Sven Persson,Gtbg

S/s Ingerens haveri jan 1943

Vi emottoga på sin tid riktigt Edert ärade av den 10 nästlidne september och få till svar meddela följande.
SKN har den allra största aktning för det utomordentliga sätt varpå befälet å ss Ingeren uppträdde vid haveritillfället ifråga, och har på sin tid medverkat till att ett officiellt erkännande lämnats. Ni och det övriga befälet gjorde Eder plikt på ett sätt som förtjänar såväl högaktning som beundran. Berättigade till bärgarlön kunna ni däremot icke vara och vi sakna behörighet att utbetala någon gratifikation. Vi nödgas därför avböja Eder framställning. Högaktningsfullt

---

Besiktningsrapprter

Hållna för SÅAF av Kapitän Ch.Lübche 7.1.43 -15.1.43 på Helders redd. Lübchenutsedd av der Befehlshaber der Wehrmacht, abt. Marine, i Hilversum och av lastintressenterna och A.Kuipers, i Rotterdam, ombud för intressenterna i ss Ingeren. Vid först besiktningen ombord 7.1 hade ca 200 ton koks lossats på grund av den starka slagsidan BB och ca 500 ton återstod på däck Slagsidan förvårar länspumparnas arbete. 2' vatten i rum 1, 7' i rum 3, 6' i rum 5 & 6. Bärgningsmaterielen i den Helder klart otillräcklig. Kriegsmarine kunnat ställa en flytkran och 2 bogserbåtar till förfogande ,men de var inte alltid tillgängliga utan upptagna av andra arbeten.Inga portabla pumpar finns. - Vid besiktning 14.1 var största delen av vattnet i rummen utlänsat och Ingeren låg på rät köl och kunde förhals till djupare vatten. - den 15.1 bara 50 ton kvar på däck attlossa. 5700 ton kol i rummen. Utfärdat sjöbevis.

LASTEN

7233,8 ton koks för Appelquist Kolimoprt AB,Sthlm.
800½ ton läktrats av däckslasten medan 333 ton spolats överbord och 400 ton lämpats i sjön. Den i Helder läktrade lasten såldes till Kriegsmarine för FL24 per ton. Ingeren kom till Sannegårdshanen i Göteborg 26.1 kl 09.50 Losaade i Göteborg totalt 5587,8 ton plus 40 ton som var kvar på däck = 5627,8 ton. Lasten levererades till Degerfors Järnverk AB och G.AReuters Kolimport,Gtbg. Lasten utlossad 4.2. kl 11 fm. Under lossningen konstaterade att det varit vatten i samtliga lstrum och att vattnet i rum 3,4.5.6 synes ha stått ända upp till vingtankarna i BB sida.
Atlantica, Gtbg 5.2.43 till Appelquist utbetalat 63776:12 för förlorad last = 1368 ton koks som spolats överbord, kastats eller läktrats i Helder till vilket kom 238 ton av rumslasten som fattades = 1606 ton
Atlantica fick utbetala ersättningar till lastemottagarna för för hög fuktig het i koksen osv. 6 rullar koksnät & 19 stöttor förlorats överbord.

INGEREN 1.1.43

Besiktningsinstrument & rep .vid Eriksberg

Ingeren kom till Eriksbergs varv den 5.2.43 och indockades kl 06.30. Utdockades på morgonen den 2.3. Avgick från varvet 20.3.43
Reparationskostnad 427.350:- kr

Skador p.g av själva grundstötningen

En jämn upptryckning i botten, 2 plåtar i kölstråket riktas, 2 förnyas.
på STBsidan: 26 bottenplåtar riktas, en förnyas
på BB- sidan: 60 -"- -"- 2 förnyas
BB slingerköl förnyas i hela sin längd, 49½ meter
STB slingerköl riktas på 39½ ms längd, 10 ms förnyas
73 spant och bottenstockar STB uppriktas
161 spant och bottenstockar BB uppriktas.
140 intercostaler om BB, 65 om STB riktas
105 fack rännstenscement BB förnyas, 57 fack om STB.
Plus reparation av marginalplåt, centerköl, spant och slagbrickor i lastrummen, luft- och pejlrör. Genomgång av styrmaskin och läns-och ballastledningarna. Rodret lyftes för ~~reparation~~ besiktning.
Därutöver en mängd plåtskador på bordläggning, barriärer och brädgångar på grund av att vaktfartyg, bogserbåtar och pontonkran huggit hårt mot fartygssidorna. I maskinrummet kom en massa sand och mudd in i pumpar, lager och kondensatorer med cirkulationssystemet varjämte hela maskineriet under flottagningsförsöken utsattes för stora påfrestningar. Pannorna belagts med salt invändigt eftersom saltvatten använts i brist på färskvatten. Allt maskineri måste öppnas för genomgång.

Försäkringar

Rederiets generalräkning 12.11.43 slutat på 582.567:30
SKN 7.5 43 för besiktning betalat 1500:-
SKN 10.5.43 a conto till rederiet 375.000:-
SKN 19.6.44 lösen av dispache 4000:-
SKN 29.6.44 till rederiet 148.402:88
SKN 9.6.46 till SÅAF 7300:48 (Arvode till J.H.Meyer& J de Jong, Rotterdam)
SKN 28.10.47 4500 till Doflein.
Dispache ,Gtbg 20.6.44 Kaj Pineus (SKN EII Dispacher)

Egna noteringar

Kompletteringar

ss John av Råå i samma konvoj fick kl 18.58 1.1. lätt bottenkänning på en sandbank utan att fastna. Ej läck. Konvojens övriga fartyg i SSW kuling med snötjocka gått in till Helders redd och ankrat. John hade kokslast till Göteborg. I maj 43 tilldelades Ingerens befh och chief varsin silverbägare med inskription och styrmännen guldmedaljen för Mod & Rådighet till sjöss under farofylld tid.

INGEREN 1.1.43

Historik

Lastångare på 6118 brton byggd 1911 vid Sir Raylton ,Dixon & Co i Middlesbrough av stål. (Ex Berwindwale) L. 121,5 B. 16,2 Tillhörig / administrerad a v Ångf AB Tirfing (Tor E.J:so Broström) I Göteborg. Ingeren rekvirerades i okt 40 av Statens Trafikkommission liggande upplagd i Göteborg sedan 9.4. 1940. Fartyget ägt av AS Inger (Jakob Kjöde) i Bergen och hade gått i fart på Fjärran Östern. Satt under svensk flagg med svensk besättning. Ingeren hade maskinoch inredning akterut med befälshytter i brygghus midskepps. (Se 15.10.41) + 2.11.41) + 26.11.42)

I maj 45 återlämandes fartyget till sitt norska rederi som höll Ingeren i fart i ytterligare 7 år. I okt 1952 såldes ångaren till nedskrotning i Ghent, Belgien.

NORDSTJERNAN 6.1.43

HELT MÖRKLAGD PÅ KRISTIANSANDS REDD RAMMATS AV TYSKA ss LOKSTEDT I RUM 5.
SNÖTJOCKA OCH BECKMÖRKER. RUM No 5 VATTENFYLLTS.

Rapport.

Avgick Buenos Aires ons 25.11.42 destinerad via Rio Grande,Montevideo och Santos till Göteborg. Rumslast av 6045 ton bomull, hudar, ull, ris och styckegods. Djupg F 10'06" - A . 18'11" . 51 ombv ,varav 9 passagerare.
((16.12 42 räddade Nordstjernan besättningen från torpederade ms Scania av Göteborg och landsatte den 17.12 i Pernambuco.))
Ons 6.1.43 kl 20.10 till ankars i Kristiansands hamn i NO 2,lätt snötjocka och mörker rammats av ss Lokstedt av Hamburg ((7110 brton byggd 1913 L.126 B 16,4 Hamburg -Süd.)). Vakthavande 2e styrman på bryggan. Utkik på bryggan. Stor läcka vid rum nr 5. Kollisionen orsakats av Lokstedts obekantskap med hamnen och att det utan lots ej gått den av marinmyndigheterna anbefallda leden. Lokstedt iakttogs först tvärs STB c:a 3 minuter för kollisionen. Lokstedt var lastad.((Kol)) Gavinga signaler. Alla fartyg i hamnen mörklagda. Eget fartyg till ankars,i kollisionsögonblicket vindrätt i NO.Tysken syntes stäva WNW.

Journal

Ons 6.1.43 kl 13.50 ankrat å Kristiansands redd, BB + 60 famnar. Kronolots Tönnesen biträtt vid ankringen.På order av de Tyska myndigheterna ordnat med total mörkläggning. Alla skylights och ventiler täckts och förskärmats Gått sjö- & styrmansvakter. Lätt tjocka. - Kl 20.10 då 2e styrman Berg von Linde och jungman Svala befunno sig som utkik på bryggan blev fartyget rammat av en tysk ångare som rände sin stäv in i Nordstjernans STB-sida strax akter om skottet mellan lucka 4 och 5. Länsning av 5:ans rännstenar sattes omedelbart igång,livbåtarna klargjordes,assistans begärdes och ankarkättingen hivades,kort. Pejling visade 6 meter vatten i rum 5 och 12 cm i 4ans STB rännstenar,5 cm i BB,ds samt i brunnen mellan tunnlarna 0 cm Då vattnet ej steg mera,hivades upp och fartygetgick kl 21.10 med en tysk officer och hamnlots ombord, assisterad av bogserbåten Fairplay förut och bogserbåten Jomburg akter, in till kajen och förtöjde med STB sida till kaj nr 3.Därefter anordnat en läcktätare för läckan samt trimmat vatten från 6:ans tank till I:ans tank,fyllt förpiken och trimmat olja från 5ans tankar till 2ams tankar för att få upp aktern så mycket som möjligt. Jombrug med kraftiga länspumpar sänts långs sidan av de tyska myndigheternaför att vara till hands om hjälp med länspumpning skulle behövas.
Tors 7.1 Länsat Ians tank och fyllt Iand och 2ans tankar med olja från 4ans tankar och vingtankar. Det fartygsom rammade Nordstjernan visat sig vara ss Lokstedt av Hamburg.

Kristiansand 7.1.43
K.Holmberg
Befh

NORDSTJERNAN 6.1.43

Ytterligare upplysningar.

Nordstjernan låg i hamnen bakom en ubåtsspärr som skyddade för alla ingående fartygen. Lokstedts befh enligt egen utsago aldrig varit i Kristiansand tidigare men gick trots detta och den ogynnsamma väderleken in i hamnen utan lots och med ganska god fart,trots att han borde vetat att flera helt mörklagda fartyg låg till ankars.Dessutom gick han inte den påbjudna vägen utan gick genom ubåtsspärren bakom vilken Nordstjernan låg.

Maskindagboken

Ons 6.1 sakta fart i maskin 12.39. Varierande fart och manövrer till väl i maskin 14.04. Ankrat på Kristiansands redd. Kl 20.10 blev fartyget rammat av ett tyskt farrtyg strax akter skottet mellan 4ans och 5ans rum, STB sida. Läck i 5ans underrum. Länsning från 5ans rännstenar sattes omedelbart igång.Klart i maskin 20.15. Sakta back 21.15.Varierande manövrar till väl i maskin kl22.Förtöjt vid kaj. ~~Tankpumpning se ovan~~. Tankpumpning , se ovan.

P.M. 9.1.43 angående från Befh erhållna detaljuppgifter

P.M. uppsatt av marinattaché H.Edelstam som 9.1.kommit från Oslo till Kristiansand i anledning av Nordstjernans haveri.

"Nordstjernan låg för ankar i hamninloppet. Den tyske kontrollofficeren hade varit ombord och kontrollerat lasten på e.m den 6.1. Rammats av ss Lokstedt vid 20-tiden. Snötjocka rådde och på grund av rådande bestämmelser förde ingetdera fartyget tända lanternor. Lastrum nr 5 vattenfyllts. Länspumpning igångsattes och den 7.1 lossades rumslasten så långt som möjligt. C:a 200 ton utlossats på kvällen 9.1. Då återstod 50 ton för att skadan skulle kunna repareras.Reparationen beräknas vara klar mån kväll 10.1. Lossningen övervakas av norsk tullpersonal och polisvakt på kajen.Lasten lagts upp på kajen, i ett skjul och i pråmar. Samarbetet med med tyskarna har från första stund varit utomordentligt gott. Bärgningsångare hölls t.ex redo vid Nordstjernan ända tills det var tydligt att hjälp ej behövdes. Konvoj av bärgningsångare behövdes ej. Av besättningen utomlands inköpa förnödenheter har genom befh försorg inlåsts för att förhindra smuggling så länge Nordstjernan ligger vid kaj.

Telegram till SKN från Ass.foreningen Vidar.

daterat 7.1.43 kl 16.30: " Skaden er en to og en halv fots revne c:a 4 meter nedover skibssiden 3'aktenfor skott mellem 4 og 5 rum stop Skottet tett men 5 rummet vannfyldt stop Skibet ligger nu ved kai og losser lasten fra dette rum bestående av 860 ton ull bomull huder og 235 fat vreosol hvorefter leckasjen vill bli tettet med utvendig plankelem og invendig betonstöpning så skibet kan fortsette reisen uten bjerg-

NORDSTJERNAN 6,1.43

ningskonvoi og med all last stop Jeg varetar deres interesser sjöforklaring garanti etc Thorolf Wikborg

Vidarclub.

Rapport från Wikborg till SKN 7.1.43

gerdetaljerna att Nordstjernan vid kajen trimmats upp 1½' med aktern genom fyllning av tank nr 1 och länsning av tankx nr 5. Den våta lasten lossas på bryggan.Oskadad last lossas i 2 pråmar om vardera 200 ton dw. Dykare skall anbrings ett räplan av 2' plankor utvändigt över läckan och invädigt skall gjutas cementkista.

Sjöförklaringsprotokoll & memorial saknas på KK 116

Crew list (Kompl SKN)

Befh Karl Olof Henrik Holmberg,Berzeeligatan 5,Gtbg, 28.3.83
1e styrman Karl Erik Folke Sune Engström, Aschebergsgatan 7,Gtbg,15.12.06
2e styrman Albrecht Wilhelm Berg von Linde,Wittstocksgatan 4,Sthlm, 17.1.15
3e styrman Ulf Siggesson-Johnsson, 30.11.14
Telegrafist Ragnar Bornholm, 13.4.89
Timmerman Algot Julius Karlsson, 4.12.93
Båtsman Nils Otto Larsson, 16.12.03
Matros Hugo Clarence Johsnsson, 20.12.17
Matros Johan Emil Kjellström, 3.11.04
Matros Arvid Emanuel Sandström, 6.8.11
Matros Knut Oscar Hällqvist, 27.8.11
Matros Erik Alvar Persson, 18.9.08
Matros Sture Sigfrid Gustafsson, 27.8.09
Lättmatros Bror Deward Walter Franzén, 18.9.16
Lättmatros Nils Ture Malmquist, 23.10.09
Lättmatros Karl Olof Henrik Valén, 28.3.18
Jungman Knut Allan Svala, Övertorneå, 12.4.23
Jungman Karl Erik Johansson, 8.11.25
Övermaskinist Albert Kristiansson, Munkebäcksgatan 4,Gtbg, 1.1.87
1e maskinist Gösta Andreas Mattsson, 21.1.09
2e maskinist Karl Åke Borgheden, 22.12.18
Kylmaskinist Sven Oscar Arvid Petterson, 10.7.08
Maskinassistent Karl Gustaf Hansson, 16.4.08
Elektriker Karl Erik Dahlqvist, 10.4.99
Svarvare Eskil Sixten Elfton Hall, 23.10.14
1e motorman Ewald Tage Mauritz Alfredsson, 12.2.19
1e motorman Karl Erik Gunnar Karlsson, 15.10.20
1e motorman Gösta Holger Rollander, 17.11.07

forts

NORDSTJERNAN 6.1.43

Forts crew list

2e motorman Karl Oskar Manfred Karlsson, 11.1.02
2e motorman Rolf Erik Otto Lagerqwist, 20.8.14
2e motorman John Gunnar Fredrik Nord, 5.11.00
2e motorman Gösta Wilhelm Sandberg, 13.4.20
2e motorman Knut Oscar Fredrik Petterson, 8.9.04
Motorelev Karl Evert Söderström , 26.12.19
Steward Harry Valdemar Thorén, 26.2.02
1e kock Nils Rudolf Gösta Hansson, 30.7.12
2e kock Sven Olsson, 7.9.14
Kockelev Nils Sture Emil Nilsson, 14.8.19
Salongsuppassare Ernst Ove Karntz, 6.12.07
Salongsuppassare Erik Hjalmar Mauritz Pettersson, 16.1.20
Mässuppassare Stig Lennart Eugen Berndtsson, 13.12.23
Stewardsbiträde Åke Arnold Eugen Hansson, 7.8.26

Kontrollofficer Greve & kammerherre Hakon Mörner,Malmvik,Drottningholm, Kapten i Kungl. Flottans reserv, 50 år.
9 passagerare,de flesta från torpederade ms Hammaren som bordat i Santos.

SKNEIKK vol 250

Sjöförklaring ombord i Kristiansand 9.1.43

Kristiansands Byrett indfundet eg ombord ved Kristiansands brygger.

Kapten G.O.Holmberg för rederiet.
Dir. Ström-Olsen för SKN
Konsul Gunnar E.Due för Sjöassuranskompaniet i Sthlm.
Journalutdrag upplästs.

Befh Holmberg: Skadan är i lucka 5, inte mellan 4 och 5. Befann sig själv under däck vid kollisionen och fartyget var på tysk order helt mörklagt. Order därom givits muntligt at Tyske Havnepoliti.Vädret osiktbart p.g av snötjocka. Dock kunde man från fartyget se "lys ocg fyr iland". Nordstjernan låg till ankars på insidan Kirkeböen mellan Kyrodden och Odderöy på Kristiansands havn. Fartyget har el. ankarlanternor för och akter men de kan inte tändas från bryggan.Hamnen var full av fartyg. De som låg mellan Nordstjernan och staden kunde skymtas men inte de som låg på den motsatta sidan . Omedelbart efter kollsionen gav befh personligen nödsignal i sirenen. (Flöyten.) Även ankarlanternorna varit släckta men dessa fick lov att tändas så framt något fartyg närmade sig.Denna order givits särskilt till kontrollofficerenkapten Mörner. Ankarlanternorna tändes inte efter som Lokstedt dök upp så kort före kollisionen att det ej medhanns. Lokstedt var mörklagd och hade "dårlige navigasjonslys som antagelig var blendet," Därtill nedsatt sikt på grund av snötjocka. Lokstedt backade efter kollisionen och fällde ankare ett stycke från Nordstjernan.

NORDSTJERNAN 6.1.43

Lokstedt befh sagt till kapten Holmberg och kapten Mörner att han kon in i. hamnen utan lots och aldrig tidigare varit i denna hamn.Lokstedt torde även ha haft för hög fart. Kontrollofficer Mörner bekräftat dessa uppgifter.

1e styrman Engström: Sprang ut på däck vid kollisionen, sedan in igen för att hämta sin ficklampa. Lokstedt var då c:a en meter från Nordstjernan. Från Lokstedt för lyste man nerpå skadan och 1e styrman såg att Lokstedts lanternor lyste mycket svagt. Inga ord växlades mellan fartygen såvitt Engström hörde. Lokstedt avlägsnade sig utan att göra något försök att hjälpa.

2e styrman von Linde: Tagit över vakten kl 20.Stått på bryggan och plötsligt fått se ett fartyg som såg ut att ha kurs nästan rakt på Nordstjernan "kanskje litt akterut." Han antar att han fick "öye" på fartyget 2-3 minuter före kollisionen, men har ingen aning om på vilket avstånd.Han såg inte själva skrovet utan bara en topplanterna och något senare en svag STB lanterna.Hon såg ut att vara nära. Om farten kan han inte heller yttra sig Så fort han fått syn på fartygetgick han in i navigationshytten och hämtade en obländad stavficklampa som han tände så att den lyste mot Lokstedt. Därefter lyste han på egen aktermast. Han blinkade oupphörligt med lampan. Det gick c:a 2 minuter från det han tände lampan och fram till kollisionen Lokstedt såg ut som om hon skulle gå akter om Nordstjernan. Von Linde fortsatt att blinka med lampan för säkerhets skull. Strax före kollisionen såg Linde med säkerhet att Lokstedt girade STB ochnästan samtidigt som hon rände mot Nordstjernan tändes en strålkastare förut på Lokstedt och lyste föröver. "Ingen ord ble vekslet mellem fartöjene." "Lokstedt fjernet seg utan å tillby hjelp." 2e styrman tänkte aldrig på att använda sirenen och anser att ett tänt ljus ger större vägledning än en ljudstöt i tyfonen Från Lokstedt gavs före kollisionen inga ljus- eller ljudsignaler.

Chiefen Kristiansson: Hänvisat till journalen.Ingetfel på maskin eft.kollisionen.

Jungman Svala: Utkik på bryggan tillsammans med 2e styrman Linde. Skulle avlösas kl 20.30.C:a kl 20.15 gjorde styrman honom uppmärksam på en lanterna som närmade sig. Då Svala fick syn på topplanternan och STB sidolanterna tyckte han det verkade som om Lokstedt ämnade passera akter om Nordstjernan, men kort före kollisionen girade hon STB och rände in i Nordstjernan. 2-3 minuter från det första siktandet till kollisionen. 2e styrman svingade en stavlampa runt och lyste mot det annalkande fartyget och mot egen aktermast. Svala skulle inte ha hunnit tända aktre ankarlanternan på den korts tid som stod till buds före kollsionen.Lokstedts fart uppskattningsvis 5-6 knop men mycket svårt att bedöma i mörkret. På samma grunder omöjligt att ange avstånd.

NORDSTJERNAN 6.1.43

KAPITÄNSBERICHT

Kapten A.Sturm på ss Lokstedt till sitt rederi - Hamburg -Südamerikanische D/D A/G - ingivit en skriftlig redogörelse. Protokollet är stämplat "Rikskommissar for de besatte områder,avd. Bergen."
Lokstedt - signalbokstäver D.Y.A.G. avgick 7.1.43 från Kristiansand till Bergen för prov reparation av förstäven och slutreparerades 17-24.2.43 vid A/G Weser i Bremen. Lokstedt hade ett 4000 ihkr maskineri, 9½ knop.
Befh Hermann Albert Sturm,Hamburg-Altona, 57 år
1e styrman Paul Heinrich Willing, Hamburg, 41 år
3e styrman Gerhard Mitzkus, Hamburg , 23 år
4e maskinist Eugen Huber, Secklingen-am -Rhein, 37 år
Matros Ernst Schwarz, Hettlingen,Holstein, 19 år
Jungman Otto Wischlitzki, Mannheim-Waldhof, 16 år
Lokstedt varpå resa Danzig-Bergen med last av kol. Djupg F 17′8″ - A 28′1″

Bericht

I Skagerack blåste laber N vind med låg sjö. Tidvis lätta snöbyar. Annars siktbart. Underden fortstta resan måste Kristiansand S. anlöpas. -Den 6.1. kl 18.55 obs. Oksöy fyr på 7′avstånd. "Bei guter Sicht waren viele Landfeuer sichtbar,das Einlaufen bot keine Schwierigkeiten" Kl 19.25 slogs sakta fram i maskin. På bryggan befann sig befh Sturm, 1e styrman Willing, 3e styrman Mitzkus samt till rors matros Schwarz och som utkik på backen jungman Wischlitzki. Styrmännen varit i Kristiansand förut men inte kapten Sturm. För att med bestämdhet identifiera de observerade fyrljusen gick man med skata fart i en cirkel åt BB och passerade kl 20.20 linjen Oksöy/ /Gröningen. Till ett anropande vaktfartyg morserades flera gånger namn och hemort. Vaktbåtens morselampa kunde av och till inte ses men vaktbåten gjorde inget försökatt komma på prejningsdistans för bättre kontakt. Styrt med sakta fart i Kins vita sektor inåt fjorden,sedan i Odderöys vita sektor med Lagmansholmens fyr klar W därom. Positionslanternorna lyste klart och farten hölls så att fartyget hade styrfart. 3e styrman sänts föröver för att tillsammans med timmerman stå redo att ankra. Befh och 1e styrman i kikare granskat farvattnet utan att kunna se några ankarliggare eller andra hinder. Hamnen låg i fullständigt mörker. Befh avsett att ankra mitt på redden. Kl 20.34 slogs stopp i maskin för att ankra. Kort efter det Odderöys fyr passerats skymtade plötsligt 1e styrman ganska svagt förut konturerna av ett fartyg.Han sprang till maskintelegrafen och lade spaken 2 gångeröver på " Voll rückwärts." Kl var 20.41.Manövern verkade genast. Ungefär samtidigt ropade 3e styrman:"Fahrzeug vorm Steven!" Han lyste med en avbländad handkabellampa föröver och i dess ljus sågs från bryggan sidan på ett gråmålat fartyg.Kort därpå inträffade kollisionen. Det var svenska ms Nordstjernan som blev rammad i höjd med aktermasten STB.Nordstjernan

NORDSTJERNAN 6.1.43

låg fullständigt mörklagd,inte ens ankarlanternorna var tända. Då Lokstedt kommit fri slogs stopp i maskin kl 20.43. Inga ljus-eller ljudsignaler gavs från Nordstjernan före kollsionen. Omedelbart efter kollsionen kom det det fol på däck på Nordstjerman och däcksbelysningen tändes. Nordstjernans befh, som också kommit på däck, gjorde vakthavande styrmannen uppmärksam på att ankarlanternorna inte tänts och de tändes nu. Lokstedt ankrade kl 21.15 på 46 meters vatten. Vid kollisionenblev Lokstedts minavböjarbom (Mineavvergeopbygge, på tyska :Spargel) starkt böjd meninte avbruten, BB ankarklys spräcktes och hon blev läck i förpiken men läckan kunde kontrolleras med egna pumpar.

Lokstedt maskinjournal.

6.1.43 kl 19.25 sakta fart fram, 20.01 halv fart, 20.10 sakta fart, 20.24 halv fart, 20.29 sakta fart, 20.34 stopp, 20.41 2 gånger full fart akteröver, 20.43 stopp. 20.47 halv fart akteröver, 20.49 stopp- sakta fart framåt, därefter ankringsmanövrar.

Heil Hitler.
A .Sturm
Kapitän.

A.Kludas

Lokstedt historik

7110 brton L 126 B. 16 Byggd 1913 i Le Havre av stål med inredning för 796 mellandäckspassagerare för Le Havres Sydamerikafart. Tillhörigt Chargeurs Réunis i Le Havre. 4400 ihkr triplemaskin. Gick som Ango tills hon 6.8.40 i Bordeaux beslagtogs av tyskarna för att användas vid Operation Seelöwe som "Transporter H-21". Överlämnades 24.5.41 till Hamburg Süd och fick namnet Lokstedt. Låg mot slutet av kriget i Hamburg som Wohnschiff men strandade 1.3.45 i snöstorm vid Mojsoen på Norska kusten ochlåg där då kriget slutade i maj 45. Hon bogserades till fransk hamn, reparerades och gick sedan åter som Ango tills hon skrotades 1958 i Ghent.

SKNEIII 256

Brev t. SKN från Thorolf Wikborg,Oslo 7.1.43

(Wikborg VD för försäkr.AB Vidar)

Jeg mottok idag anmoding fra Kungl.Sv.Generalkonsulatet om å vareta de sv. interesser i forbindelse med en kollisjon mellem et svensk og et tysk skib i Kristiansand,og fulmakt til å treffe alle disposijoner for at skibet kunde fortsette sin reise,ev med bjergningskonvoi....
Kollisjonen intraff igår aftes. Det sv. skib lå til ankers på havnen og förte ikke ankerlanterne.Der var snetykke.Et tysk skib tilhörende Hapag-linjen rennte baugeninn i siden 3' akter for skottet mellem nr 4 og nr 5 rum og skar en revne c:a $2\frac{1}{2}$' bred till c:a 4 meter unner vattenlinjen.Nr 5 rum blev vandfyldt men skottet til nr 4 rum er tett. Skibet gikk til kai og i löpet av formiddagen er fölgende utfört: ubeskadigt last fra nr 5 rum losses i 2

lektere som hvertar 200 tons. Skibet er trimmet op 1½ ′med akterenden.Den våte last losses iland paa bryggen. Der er engasjert dykker som skal anbringe en lem,lavet av 2′planker,utvendigt over skaden. Innvendig vil der bli stöpt cement. Man regner med at skibet med denne reparasjon vil bli sjödyktig til å fortsette reisen uten konvoi. Bjergnings-assistance er f.n ikke nödvendig.I nr 5 rum var 860 tom last ,bestående av bomull, ull,huder og 235 fat Kreosol.Det antas ikke at skaden er stor,og hele lasten vil antagelig kunne gjentas.

Brev från kapten Holmberg till red AB Nordstjernan,Shlm.

Skrivet ombord 15.1.43 som nr 89.

Som jag tidigare meddelat per telefon inträffade den 6.1. kl 20.10 att ms Nordstjernan rammades av ett inkommande fartyg då hon låg till ankars på Kristiansands yttre hamn.Det inkommande fartyget var ss Lokstedt av Hamburg. Händelsen gick till på nedanstående sätt.

Den 6 jan .kl 13.50 ankom ms Nordstjernan till Kristiansand och ankrade på den yttre hamnen.De tyska inspektionsmyndigheterna kommo ombord omedelbart efter ankringen och meddelade så att fartyget kunde kvarligga över natten,menmåste det helt mörkläggas och fick det ej föra några ankarljus,xxxxxx ehuru dessa dock skulle vara hissade på sina platser för att kunna tändas vid behov. Deessa instruktioner följdes noggrannt. Styrmans- och sjövakter höllos. Nattem var mörk utan måne och ett lätt snödis rådde . Kl 20.10, då 2e styrman Berg von Linde hade vakten och jungman Svala utkiken,samt båda befunno sig på bryggan för at t kunna hålla ordentlig utkik, såväl för som akter, inträffade att ms Nordstjernan rammades av ss Lokstedt i nr 5 rum ca 3 fot akter om skottet mellan rum 4 och 5.Det rammande fartyget hade mycket stark fart och uppstod en spricka c:a 4′djup, 3′bred innevid samt nästan jämn i storlek genom alla 3 däcken ner i underrummet med understa plåten sprucken ända ner i rännstenen. Då jag befarade att fartyget möjligen kunde sjunka hissades ankaret kort och maskinerna gjordes klara, för att snabbt kunna sätta detta på grunt vatten. Samtidigt gavs upprepade nödsignaler med visselpipan och livbåtarna gjordes klara för sjösättning. Förpik och nr 2 tank fylldes med vatten för att snabbtkunna höja aktern.Dess utom kördes den olja som det var plats till från aktertankarna föröver. Sedermera länsades nr 2 tank och fylldes även denna med olja från aktertankarna. En läcktätare anordnades med presenningar men visade denna sig mindre effektiv. Akterskeppet pejlades oavbrutet för att vara säker om att skottet ej skadats och därigenom vatten kunnat inträнga även i rum 4,men visade sig detta ej vara fallet. Som en följd av de avgivna nödsignalerna kommo de Tyska marinmyndigheterna ombord och ordnade dessa genast med två bogseraare och hamnlots. Då det ny tydligt syntes att det ej var någon fara för att fartyget skulle sjunka,förhalades detta med tillhjälp av 2 bogserbåta

NORDSTJERNAN 6.1.43

och de egna maskinerna till kajen där det lades på 30′ vatten. Som det fort farande befarades att skottet till rum 4 kunde vara skadat och för att före bygga ytterligare olyc or sände de Tyska marinmyndigheterna en av deras stora bärjningsbåtar "Jomsborg" med mycket kraftiga pumpar att ligga långs sidan under hatten ,klar att ingripa om så skulle vara behöbligt. Demna behövde vi dock inte använda oss av. - MS Nordstjernans läge i hamnen var på insidan av Kirkeboen såatt då hon svängde aktern gick just klar av bojen. Dessutom lågo vi innanför en ubåtsspärr som lagts över inloppets södra sida och på vilkens norra sida låg ett bevakningsfartyg förankrat. Som framgår härav låg fartyget i skydd för all inkommande trafik,såvida denna använde sig av vägar som voro tillåtna. Vädret var vid tillfället lätt snödis med laber NO bris och låg fartyget i vindriktningen. Natten var mörk, utan måne. Det inkommande faryyget var mörklagt,med, av vad vi kundebedöma, bländade lanternor som syntes mycket dåligt. Detta var i förening med väderleken orsaken till att vi ej sågo det inkommande fartyget i så god tid att vi hunno tända våra ankarlanternor.2e styrman Berg von Linde visade dock en stark stavlampa med vilken han blinkade emot fartyget så snart han upptäckte detta. Ävenså riktade han denna lampa emot vårt akterskepp för att lysa upp detta. Den tyske kaptenen förklarade emellertid ,att han ej sett till något av dessa ljussignaler,vilket kanske är mindre underligt då det framkom att befh på ss Lokstedt,som aldrig tidigar varit i Kristiansand,men det oaktat med stark fart och utan lots gick in i hamnen under rådande väderleksförhållanden,gått rakt igenom den tyska ubåtsspärren och därvid passerat ett vaktfartyg med brinnande lanternor på c:a 200 meters håll utan att se detta, Om han gåttden påbjudna vägen hade han aldrig kommit i närheten av ma Nordstjernan.Detta åtsidosättande av all försiktighet är så mycket underligare som han måste ha vetat att det i hamnen låg flera mörklagda ankarliggare.

Vid ankomsten till kajen infann sig ombord ,utom de Tuska marinmyndigheterna, konsul Due,som är platsombud för AB Sjöassuranskompaniet i Stockholm. I samband med konsul Due uppgjordes att en dykare skulle anskaffas i och för tätande av fartyget så att detta kunde länspumpas. Samtidigt ordnades också med lossning av den del av lasten som låg i vägen för tätningsarbetena. Den prov, reparationen skulle sedan utföras av Kristiansands Mek.Verksted,vilken senare skulle arbeta på specificerad räkning. Dykaren kunde dock ej erhållas omedelbart då han hade ett arbete på ett av marinens fartyg. Hanbörjade med tätningen dagen efter det vi kommit till kaj. Beträffande lossningen var största svårigheten att få någon plats på kajen att lägga lasten.Den pltas som fanns var otillräcklig och dessutom reserverad för kusttrafiken. Jag vände mig till de tyska myndigheterna och lyckades jag genom hamnkaptenens förmedling få låna 2 två

marinen tillhöriga pråmar,vilka visserligen voro specialbyggda och därför ej idealiska för vårt bruk,men det enda som fanns att tillgå. De Tyska myndigheterna voro också mycket tillmötesgående ifråga om anskaffning av arbetsfolk etc. Utlossningen av lasten påbörjades på morgonen efter det jag kom till kajen och arbetades då med sådan last som var åtkomlig p.g av vattnet,likaså fortsattes efterhand som rummen länspumpades. Då pråmarna ej rymde mer än 65 ton måste dessa, sedan de blivit lastade,utlossas.Arbetet kunde fortsätta och gjordes detta till ett magasin som upplåtits för ändamålet.På den plats som fanns på kajen lades sjöskadad last.Denna senare last intogs åter under det att reparationsarbetena pågick och lades på nr 1 lucka där den fick ligga till Göteborg. Ävenså togs de hudar som behövde skiftas iland och placerades direkt på lucka 4 där de fingo kvarligga till Göteborg.Efterhand som det var möjligt för tätningsarbetenea återinlastades de utlossade lastkvantiteterna.De kvantiteter som skiftats bestodo av:

Sjöskadade bomullsbalar	till kaj	168 st	c:a 32 ton	
Sjöskadade -"-	till pråm	74 st	C:a 14 ton	
Oskadade -"-	till pråm	932 st	C:a 177 ton	
Sjöskadade ullbalar	-"-	12 st	c:a 3 ton	
Sjöskadade hudar	ombord	1200 st	c:a 35 ton	Summa: c:a 261 ton

Arbetet med lasten har bedrivits såväl natt som dag då detta varit möjligt.~~Sam~~ Själva tätningsarbetet utfördes av Störmnes Dykkeriforretning och var det därvidlag många svårigheter att övervinna,dels på grund av det stora avttentryck som låg på,och inte minst på grund av kylan som gjorde att allt var hårt och obändigt att arbeta med. På grund av de abnorma tiderna var det många svårigheter att övervinna, både med anskaffning av folk och ~~materie~~ materiel att arbeta med. Ävenså var det omöjligt att få någon cement av högre kvalitet utan jag måste taga vad som fanns att tillgå. Arbetet har bedrivits så mycket som detta varit möjligt under förhanden varande omständigheter. Tack vare de Tyska myndigheternas tillmötesgående gick dock allt så fort och bra som det var möjligt. Det har under uppehållet varit tvunget att hålla mycket sträng vakthållning över både fartyg och last,och har jag därtill brukat, utom ordinarei vakt vid landgången,tullvakter för lasten och på natten även för fartyget på kajen. De senare för att förhindra någon förbindelse mellan fartyget och stadsborna,vilket var förbjudet av de Tyska myndigheterna,och även för att förebygga tt några varor som inköpts utomlands möjligen kunde smugglas iland,vilket var emot lejdöverenskommelsen. Jag vill också nämna att de 2 bogserbåtar som ställdes till vår disposition efter haveriet,ävensom den bogserbåt jag hade vid avgången,lämnats av de Tyska myndigheterna. Samma var fallet med pråmarna och kommer det, efter vad jag förstod, ej att debitera något för detta.Detta är så mycket mera märkbart som de själva hade 2 stora ~~ahaver~~ haverier att taga hand om,en torpedering

NORDSTJERNAN 6.1.43

och en grundstötning. I båda fallen fartyg på över 10.000 ton. För att till varataga Svenska statens intresse beträffande lasten hade beskickningen i Oslo nersänt attaché Edelstam med vilken jag samarbetade. Kontrollofficeren har också varit behjälplig, i flera fall och i synnerhet i samband med förhållandet till de tyska myndigheterna. Attaché Edelstam har bott ombord då det ej fanns någon plats iland. Ävenså ha vi vid flera tillfällen fått giva en del av arbetarna mat för att få arbetet att fortgå.

Den 11.1 var fartyget tätt och länsades rummet under natten.

Den 14.1 kl 10 f.m voro alla rep.arbetena avslutade och sjövärdighetsbevis erhölls efter besiktning.

Den 15.1 kl 04 var all utlossad last åter intagen.

9.1 höllssjöfröklaring inför Norsk sjörätt ombord i fartyget.

Den 15.1 kl 08 avgick ms Nordstejernan från Kristiansand med lots ombord.

((Befh föredrog att inte invänta Glimmarens och Sveadrotts ankomst.))

Jag beklagar på det livligaste händelsen och de därmed förenade kostnaderna och tidsförlusterna,men beder jag samtidigt få påpeka att olyckshändelsen uteslutande måste anses hava förorsakats av händelser i samband med det nu pågående kriget.

Med utmärkt högaktning
K.Holmberg
Befh

((Nordstjernan inbogserades 17.1 från Rivöfjorden till Göteborgs frihamn.))

Besiktningsinstrument

Nordstjernan förhalades den 1.2.43 till Götaverken och indockades omedelbart. Utdockades kl 12.35 den 13.2. Den 22.2 förhalats från varvet till Dalanäs

Bordläggningen: 6 plåtar förnyats STB i F.G.H.I,K-stråken. 2 riktats
3 spant delvis förnyats,ett riktats.

Barriärer: 11 löpmeter barriär förnyade.2 stöttor förnyats,6 riktats.
3 barriärsträngar förnyats. 2,6 meter halvrundlist förnyats och 8 meter ditto riktats.

Shelterdäck: 2 plåtar förnyats, en däcksplåt riktats, en ny 10'' pållare, 10 meter ny spolledning, 2 nya vantbeslag o.a rep, på riggen, ny ställning för flotte,flotten reparerats,4 däcksbalkar delvis förnyats,en riktats på plats.Cementkista från sh.däck ner till vingtaket borttages.

Huvuddäck & undre däck: plåtskador.

5ans underrum (hudrummet): All träklädsel förnyas liksom garneringen över vingtaket .Luft-& pejlrör repareras.

Genomgång av länsrör,ballastpump, en hjälpmotor. Kostnad 75.000:- kr

NORDSTJERNAN 6.1.43



Nordstjernan passerar Böttö okänt datum 1943-45.

DET RÄTTSLIGA EFTERSPELET 1943-45 & 1946-48

Följande är ett axplock i högarna eftersom saken rann ut i sanden & SKN ej fick någon proveny.

========================

Lokstedt belades 25.1.43 med kvarstad, ligganed i Bergen,sedan red AB Nordstjernan ställt skadeståndskrav på 1.053.903:30 + 4½% ränta från instämning till betalning,fördelat på : beräknad reparationskostnad 175.000 kr, tidsförlust 240.000 kr , skada på last 637.000 kr,kvarstadsomkostnader 1903:30. Hamburg-Süd D/S A/S ställt garanti genom Norsk Kreditbank på 1.050.000 kr mot avv Nordstjernan syällde kontragaranti för 100.000 N. kr.

9.3.43 skrev Hamnekontoret,Kristiansand till Höyesterettsadvokat J.Waage i Bergen:

..." Der er ingen havnelodspligt ved Kristiansands havn.På vedlagte havnekarte er avmerket hvor Nordstjernan lå - c:a 400 meter NNO Kirkeboen -. Posijonen er oppgitt av lodesn som tok båten in til kaien. Det var allarede mörkt da det skjedde. Men posisjonen er på det nermeste riktig . Lots Tönnesen har vaert vanskelig å treffe. Han er uthavsnlods.

Rich.Olsen

((Havnekarten sent i retur))

COPY

8 Ost.

Hafen v. Kristiansand

d. Dtsch. Adm.-Karte Nr. 1349

0,0 0,1 0,2 0,3 0,4 0

←185

Nord

Peilungen = rw.

Laumandsholm

340°

Wind NNO 2

8° 8′ N.

Odderöy

114°

N

L

L

73°

rodden

115°

Kirkebåen

144°

Weisser Einlaufsektor

L

Weg d. LOKSTEDT

DybinghM

SvenshM

Langöy

Bragdöy

A. STURM
Kapt.
"LOKSTEDT"

Se sid 13b överst

NORDSTJERNAN 6.1.43

((I brev refereras till skisser som saknas i SKN-mappen.))

22.6.43 översände Nordstjernan till SKN den skiss (se bilaga 13a) som gjorts av Lokstedts befh kapitän Sturm, och skrev i följebrevet:

" Som synes ha befh på Nordstjernan och lokstedt olika uppfattning om var Nordstjernan låg förankrad.Det synes emellertid vara uppenbart att den tyska uppfattningen om Nordstjernans position är felaktig,ty vår befh meddelar att han och hans norske lots efter uppankringen under en stund diskuterade huruvida Nordstjernan hade plats att svinga utan att komma i kontakt med bojen på Kirkeboen.Under sådana omständigheter,och då kapten Holmberg på Nordstjernan förklarar. att hans fartyg icke draggade, kan den tyske befh åsikt om Nordstjernana ankarplats icke vara korrekt. Vi förstå att SKN kommer att vidarebefodra den ena kopian av den tyska skissen till sdvokat Ole Fr... i Bergen ." Högaktningsfullt

Red AB Nordstjernan

BEVISOPTAGELSE 2.7.43 I BERGENS TINGSHUS

Nordstjernan Rederi mot ds Lokstedts förer,kaptein Sturm.

Befh Hermann Albert Sturm, 58 år,Hamburg,befh å ss Lokstedt:

...Der ble gitt noget BB ror för passeringen av Odderöy fyr.Deretter ble rodret igjen stöttet op, og senere ble der ikke foretatt noen rormanövre intil kollisjonen.Men et skib går jo ikke på jernbaneskinner og vil jo altid geare litt. Hvis det har dreiet til höyre för kollisjonenså har dette ikke vaert som fölge av en rorkommande,men på grund av bakkingen.Det var for mörkt til at man fra Lokstedt kunnese stakene på Kirkeboen.Det var meningen å ankre midt i havnen.... Siktbarheten var god.Det snedde ganske minimalt så at det ikke nedsatte siktbarheten. Man så absolut ikke noen somhelst lys ombord i Nordstjernan före kollisjonen. Lokstedst fart i kollisjonsöyeblikket omtrennt 2 nautiske mil. Lokstedt förte samtlige foreskrevne posisjonslanterner, hvoarav 2 topplanterner. De hadde el.lys. Topplanternen ~~var anbtendt~~ på aktermasten var der en 75 W lyspere og i de andre lanterner var det 35 W lyspaerer. Lanternerne var avblendet i overensstemmelse med blendningsforskrefterne,edt vil sie topplanternernes lysvide var nedsatt till2 naut. mil. Trots avblendningen kan lanternerne ses fra broen. Sturm selv sökt å finne ut hvor langt lanternerne kunne sees ved en anledning d Lokstedt lå i havn og på 1200 meters avstnd kunne han godt se skibets topp- og sidelanterner.På grunn av husene kunne han ikke komme alenger vekk en 2000 meter. ... För anlöpet av Kristiansand hade Sturm av sin Ie steuermann hört at Kristiansand var fast konvoianlöpsted,men han var ikke bekjent med at fartöyene pleiet a ligge uten ankerlanterner i Kristiansand.Der ble ikke stillet noe spörsmål til den vaktbåten som praiet Lojstedt utenfor Kristiansand angående forholdene på havnen og om

NORDSTJERNAN 6.1.43

der lå andre skib på havnen. Der ble ikke gjort noe forsök på å få fatt i en lots til å lodse Lokstedt inn på havnen,da Sturm stolte pa at Ie styrmannen og 3e styrmannen,som begge oftere hadde vaert i Kristiansand, var kjent på stedet,ogder ikke forelå noen navigasjonsmessig vanskelighed . Der gjelder heller ikke noen lodsetvang.Sturm så ikke noe signal fra noe vaktskib i naerheden av Odderöy fyr,og har heller ikke senere hört at der skulle ha vaert noe vaktskip som hadde signalert til Lokstedt. Han så over hodet ikke noe vaktskib ved Odderöy fyr.Sturm har vaert til sjöss i 41 år og har aldrig tidligere hatt noe uhell. Sturm vaert kaptein på d/s Lokstedt siden dec 1941.

Ie maskinist Emil Huber,Hamburg, 37 år

Vakt i Lokstedts maskin siden kl 20.Lokstedts maskin gjorde ved sakte fart c:a 30 varv, vid ½ fart c:a 45-48 varv,fuld fart 60 varv.

3e styrman Gerhard Mitzkus,Hamburg , 23 år

Sedan april 1940 varit i Kristiansand 5-6 gånger med "Bahia Laura"och "Santos". Varit 3 mån på Lokstedt. Snöat mycket lätt. De sista 10 minuterna före kollisionen stått framme vid ankarspelet för att göra klart för ankring.Stått och sett rakt föröver och hjälpt jungman Wischlitzki hålla utkik. Båda upptäckte samtidigt Nordstjernan som en mörk skugga förut och jungmannen ropade ut det. Mitzkus tog den el. kabellampan som han jade klar inför ankringen och lyste rakt föröver och sg då tydligt Nordstjernans ljusgrå skrov .Han såg inget ljus på Nordstjernan före kollisionen och lade inte märke till några ljus inne i staden,men Lagmannsholmens fyr "så han godt" förut om STB. Såg inget folk på Nordstjernan förrän efter kollisjonen. Lokstedts fart vid kollisionen kan inte ha varit mer än 2 knop. Såg ingetvaktfartyg då Odderöy passerades.

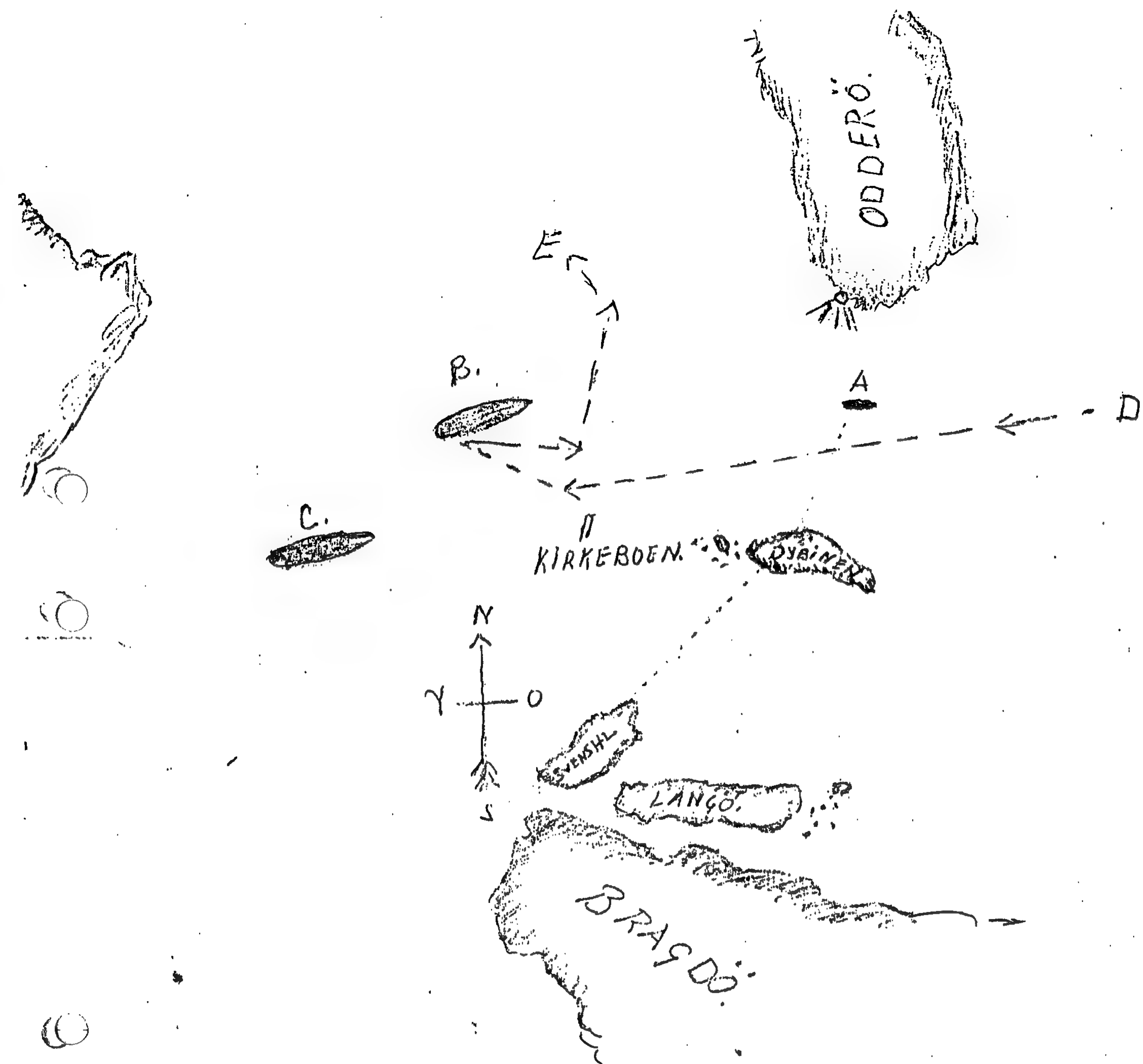
Lettmatros Otto Goofried Wischlitzki,a6 år, Mannheim-Waldhof (Tid. jungman)

Tagit vakten på backensom utkik kl 20. Såg Nordstjernan som en skugga av skroevt på c:a 20 meters avstånd föröver och rapporterat till 3e styrman som ropat upp till bryggan. Kabellampan som 3e styrman lyst på Nordstjernan med hade legat tänd på däcket och lyst nedåt.Efter kollisionen kom det ut folk på Nordstjernans däck ur en dörr i midskeppshuset.De hade med sig en ficklampa.Märkt att Lokstedts maskin arbetade back.

Befh Sturm:

Tillfogat att 1e styrman på bryggan fått syn på Nordstjernan i samma ögonblick som det varskoddes från backen att man såg ett fartyg rätt förut. Det var alltså inte ropet från backen som fick dem på bryggan att slå full back i maskin.

=====================



A. Bevakningsfartyg
B. m/s Nordstjernan
C. m/s Uruguay.
D-E. S/s Lakstedts ng. kurs
enligt erhållna uppgifter.

Denna skiss ligger lös bland pappren i mappen utan hänvisningar. <u>Kan</u> vara gjord av Nordstjernass vakthavande styrman ....

NORDSTJERNAN 6.1.43

Kommandant Seeverteidigung,Kristiansand Süd, 5.11.43 till Hamburg-Süd-Amerikanische D/S A/G, Holzbrücke 8,Hamburg.

Zur einlaufzeit des Damfers Lokstedt am 6/1, 20.40 Uhr,lag die Teilsperre nicht mehr aus und das Wachtschiff lag nicht mehr auf seinet Position, sondern am Silo-pier.Es hat auch keine Signale zum Dampfer Lokstedt gegeben.Von der Signalstelle Odderöy sind keine "Suchlichter" ausgesandt. Wenn etwas ähnliches gesehen ist, so kann es sich um Verkehrsfahzeuge verschiedener Marinedienststellen gehandelt haben,die sur eigenen orientierung mit Handscheinwerferm geleuchtet haben. Als Nordstjernan am 6/1 14.10 Uhr eingelaufen ist,bestand keine Teilsperrung.Dieser Teilsperrung bestand aber zu der einlaufzeit des Dampfers Lokstedt nicht mehr.

Im auftrag
Böhmer (?)
Korvettenkapitän

Tysk process-skrift till Bergens Byrett 24.12.43

Lokstedst försvarsskrift med motkrav på RM 48.425:16 för reparation och tidsförlust,igavs av höyesterettsadvokat Johan Waage. I skriften bestrides att det blivit lyst med en stavlampa på Nordstjernan före kollisionen, såsom påståtts från svensk sida,och att en dylik lampainte hade varit stark nog att belysa Nordstjernans aktermast. Nordstjernane befäl borde haft tid på sig att tända ankarlanternorna.Nordstjernans position i den skiss som fartygets befh gjort är felaktig.Lokstedt inte begått något fel genom att gå in i hamnen utan lots.Det fanns vid tillfället ingen spärr och det låg inget vaktfartyg ute när Lo stedt passerade mellan Odderöy och Dybingen. Skadan på Nordstjernan inget bevis för att Lokstedt haft hög fart. Det hävdades från tysk sida att " Nordstjernan er, som de fleste nyere skib, lettbygget,og når skaden ikke blir större,viserdet att Lokstedts fart må ha vert liten." Lokstedt höll stadig kurs. Om Lokstedt girat något STB hän får det tillskrivas att propellern gick back,och detta vållade inte kollisionen, lika lite som det förvärrade den. Lokstedts avblänade lanternor hade "lyst godt."

Brev från Red ab Nordstjernan till SKN 4.2.44.

(Ms Nordstjernan låg då i Buenos Aires och hade samma befh, 1e och 2e styrman som vid kollisionen 6.1.43)

I det långa brevet bemöts ovanstående försvarsinlagas påståenden och upplyses bl.a att ankarlanternorna hängde,den förliga på förstaget och den aktre på flaggspelet,och dessa kunde inte tändas från bryggan.Den förliga tändes från en kontakt på backen och den aktra tändes från poipen.Även om den jungman som tillsammans med 2e styrman hade vakten på bryganx hade

NORDSTJERNAN 6.1.43

skyndat akterut för att tända aktre lanternan då Lokstedt siktades så hade han ändå inte hunnit dit före kollisionen. "Man måste betänka att det var alldeles nermörkt och tjockt snöfall och med hänsyn härtill kunde mannen inte springa och det hade därför tagit lång tid att komma till poopen i mörkret och få tag i kontakten. Däcksbelysningen fick enligt tysk order under inga omständigheter tändas. " -Rederiet bestridit att Nordstjernan skulle ha legat på fel position.Hon låg där lotsen Tönnesen låtit henne ankra. Om Lokstedthaft norsk lots på bryggan skulle denne ha iakttagit försiktighetoch undvikit kollisionen. - " För övrigtäx äro vi fortfarande av den uppfattningen att lotsplikt föreligger när ett fartyg kommer utifrån och skall angöra hamnen och att Lokstedts befh följaktligen handlat felaktigt när han löpte in utan lots. " -" I sin sjöförklaring den 15.1.43 säger motparten att ingen som helst ankarliggare kunde upptäckas och att hamnen legat i fullständigt mörker.Man ansåg därför tydligen att Lokstedt hade hela hamnen till sitt förfogande. I verkligheten förhöll det sig så att hamnen som vanligt var full av fartyg. " - " ...måste man anse att grov vårdslöshet visats av Lokstedt befäl.Vi undra vad kikare kunde ha gjort för nytta i snötjockan." - Rederiet hävdat att den punkt där Nordstjernan rammades är bland de karftigaste i hela fartyget.Plåtarna i Nordstjernan för övrigt pålagda utöver fordeingarna för högsta klass i Lloyds. - "Vad STB-girenbeträffar har den tyske befh i sin egen skiss tydligt utmärkt att båten i sista stund girade STB.Någon tvekan härom finnes alltså inte." - " Vi måste säga tt vi icke kuna förstå hur Lokstedt kan komma med några krav gentemotoss då det tyska fartyget,på det sätt som dess befäl handlat och manövrerat, är ensamt skuld till kollisionen."

(Rederiet 20.3.44 ingivit ovanstående synpunkter i en processskrift till Bergens Byrett.)

Motkrav från Lokstedt,Bergen 29.4.44

Advokat J.Waage ingav 29.4.44. till Bergens Byrett specificerade kostnadskrav från Lokstedts rederi och i samband härmed hrävde han uppgift om hur lång tid det skulle ha tagit för jungmannen att snarest mulig komme fra broen till backen respektive poopen der ankerlanternerne kunde tendes." Vidare krävt uppgift om Nordstjernans exakta position och legitimering av Nordstjernans krav på dags- och driftskonstmader.

Huvudförhandling i Bergens Byrett 15.11.44

Tilldenna inställde sig med Tyskt inresevisum styrman Berg von Linde som tillfälligtvis vistades i Stockholm vid denna tid.Protokoll från förhandlingarna finns inte i SKN-mappen, endast följande

DOM, avkunnad 5.12.44 i Bergens Byrett

Domslutet är på 25 maskinskrivna sidor och avslutas med:

NORDSTJERNAN 6.1.43

Forts DOMEN i Bergen 5.12.44

"Retten finner at ansvaret bör fordeles med I/4 part på Lokstedt og 3/4 parter på Nordstjernan.
Nordstjernan borde ha haft ankervakt satt på backen och poopen eftersom avståndet dit från bryggan var 60-70 meter och därtill 3 trappor ner och en trappa upp. I vilket fall borde Nordstjernan ha tänt sin däcksbelysning från bryggan då Lokstedt siktades.Vakth. styrmannen skulle ha lyst på skorstenen i stället förpå masten och kunde ha givit en lång varningssignal i sirenen vilket skulle varit mycket effektivare än stavlampan. Eftersom det var 2 man på bryggan kunde styrman ha blåst i sirenen och jungman lyst med stavlampan mot skorstenen.Om detta gjorts skulle Lokstedt troligen fått tid på sig att backa i tid.I vilket fall skaulle skadan ha blivit mindre."

Domslutning

Dampskibet Lokstedts förer,kaptein Sturm, dömmes till innen 3 dager fra dommens forkynnelse å betale till ms Nordstjernans rederi og ladningseiere svenske kroner 12346:14 med 4 % rente fra 25.1.43 til betalning skjer og norske kroner 198:13 med 4 % årlig rente derav fra 28.1.43 til betalning skjer.Nordstjernans rederi kjennes å ha sjöpantrett i d/s Lokstedt for de tilkjente belöp og renter.For övrig frifinnes partene for hinannens tilltale.Sakomkostninger tilkjennes ikke."

((6 månader senare var kriget slut...och III Riket hade upphört))

Ny Dom efter kriget

Då målet kom upp igen i Bergen 1947 behövde inte Norrmännen krusa för tyskarna längre....

GULATING LAGMANNSRETT I TINGSHUSET I BERGEN 13.12.47

DOM avkunnad mot kaptein Sturm

D/S Lokstedts förer kaptein Sturm bör till ms Nordstjernans rederi och lastägarna betala sv. kronor 216.317:76 med 4 % årlig ränta från 25.1.43 ti tills betalning sker med tillägg av 396:25 norska kronor ävenledes med 4 % årlig ränta från 28.1.43 tills betalning sker.MS Nordstjernans rederi bör till d/s Lokstedts rederi betala 14.568 tyska riksmark och 37 pfennig med 4% årsränta från 31.3.43 tills betalning sker.
Rätten funnit att Lokstedt bör bära 3/4-delar av skadorna.Rätten inte enig om att Nordstjernan borde ha givit sirensignal eftersom detta kunde ha bibringat Lokstedt uppfattningen att Nordstjärnan var manöverduglig. -
Lokstedt skulle ha gått med lägre fart,givit en lång signal i ångvisslan varannan minut på grund av snötjockan och använt kabellampan.

Brev Hamburg 24.6.48 till Advokat Friele,Bergen

Från Lokstedts rederi Hamburg-Süd som skriver:" Seitdem die Kriegsmarine

NORDSTJERNAN 6.1.43

oder eine Deutsche Regierung nicht mehr existiert,sind die Souveränitetsrechte in Deutschland auf die Besatzungsmächte übergegangen und für die entscheidung in dieser Frage ist die Britische Militärregierung zuständig, der wir,wie wir ihnen bereits schreiben, die Sache unterbreitet haben. Sobald wir von dieser eine Antwort erhalten,werden wir sie benachrichtigen."

Ett brev till SKN från advokat Friele 27.8.48

slutar med att " Jag skal varsel dem straks noe nytt foreligger."

Proveny eller icke proveny,det är frågan

14.4.48 skrev SKN till Ole Friele i Bergen

att " Nämnden anser sig ha ett icke oväsentligt intresse att få saken ur världen inom rimlig tid och att jag därför skulle kunna tänka mig att något reducera kravet på 200.000 svenska kronor för att åstadkomma en uppgörelse"

Dito till Friele 2.6.48

"Vi äro för vår del beredda acceptera erbjudandet om 195.000 Norska kr."

28.6.48 skrev SKN till red AB Nordstjärnan

" Ha vi nu träffat uppgörelse i rubr. ärende,innefattande att Lokstedt utbetalar ett belopp i ett för allt,stort 195.000:- svenska kronor."

Den 30.6.48 rederiet till SKN

Att rederiet den 29.6. genom Svenska Handelsbanken erhållit omskriva remissa från Norsk Creditbank i Oslo på svenska kr. 195.000:-

((Johnsonlinjen fick alltså 195.000 från Lokstedts rederi för kostnader som SKN inte ersatt.))

Kaskoassurans

SKN fram till 19.2.49 för advokater o,a i samband med rättsförfarandet utbetalat 31515:86.

SKN enligt dispache ,given 31.5.50 i Stockholm av P.G.Haselrot ålagts ersätta försäkringsgivare å helt kasko med 131.379:91 med avdrag för vad som redan utbetalats. SKN 4.7.50 till rederiet betalat 31834:21. Dessutom fick SKN för förstörd last utbetala 159.536:90

LASTKONOSSEMENT FÖR NORDSTJERNAN

UD H-1545 Laster Gtbg-trafiken.

Nordstjernan avgick Santos 8.12.42 t.Gtbg.

2.543.480 kg bomull
2.540.086 kg ris
618.888 kg hudar
56.365 kg Kreosol
47.007 kg yllevaror
24.947 kg bomullsvaror

23.582 kg sytråd
21.564 kg förbandsbomull
119.321 kg ull
14.370 kg bomullsgarn
8238 kg asbest
5096 kg Carnaubavax

forts

NORDSTJERNAN 6.1.43

Forts konossement

6050 kg Creolin
2436 kg läder
3360 kg tarmar
1366 kg fisknät
1525 kg kemikalier
3926 kg yllgarn
697 kg regnrockar
442 kg Grammofonskivor/böcker
416 kg Bårgarn
82 kg personliga effekter till Bolivias konsul i Gtbg.
5503 kg lack,färger & fernissa
2467 kg maskiner & maskindelar
2982 kg Livsmedel för Röda Korset
1472 kg gummiremmar
1406 kg röntgenfilm & papper
1880 kg divese
618 kg stencilhinnor
635 kg linnevaror
357 kg Livsmedel till Brasiliens ambassad i Stockholm
25 kg div prover

SKNEVII 357 Skador på lasten

Lasten försäkrad för 11.740.000:- kronor
I akterrumenfanns huvudsakligen hudar,bomull,skinn,~~Kreosol på fat Kreosol~~ Kreosol på fat o.a kemikalier.

286,6 ton oxhudar -10817 st - vattenskadats i rum 5 (underrummet) Vid lossning i Göteborg 18-23-1 43 spred de en stark lukt och var mer skadade av utläckt Kreosol än av vatten.C:a 660 hudar reducerats i värde upp till 75%. SKN betalat 33.110:34

35 st skinnullsbalar - 9194 kg - till Gestriklands Yllefabrik i Järbo utvecklade en stark hettagenom kemisk reaktion mellan saltvattnet och kalket i ullen. På tåget uppmättes 85° C i en del balar med stor risk för självantändning. SKN betalat 30220:31

13376 balar Bomull till Sv.Bomullsimportföreningen 1938 Upa,Gtbg. Av detta parti hade 1037 balar nedsatte upp till 55% i värde
SKN betalat 69.564:64

5 lådor bomullstyger till Carl Petterson AB,Sthlm.
SKN för vattenskador betalat 21775:-

1 st blandningsmaskin till AB Oxygenol,Sthlm
Lådan skadad, maskinen rostig,lackeringen fläckig
SKN betalat 863:-

SKN totalt förskadad last betalat 159.536:90

UD H-1386 Telegram om räddningen av Scanias folk

Nordstjernan till CM via Gtbg Radio 16.12.42 kl 04.20

Bärgat Scanias besättning å syd 1° - W 34 05'.Hela besättningen bärgad och oskadd 25 man. I avvaktan order går in till Pernambucco för landsättning besättningen delvis finnar = Holmberg

Forts

NORDSTJERNAN 6.1.43

MS Uruguay till CM 16.12.42 kl 05.35

MS Nordstjernan återvänder Permanbuco med skeppsbrutna från ms Scania. Vi medfölja tklls svar ingått huruvida vi skall fortsätta resan norröver på egen hand godhetsfullt meddela snarast

CM svar till ms Uruguay 16.12.42

Ni äger själva avgöra huruvida ni på grund av omständigheterna böra åtfölja Nordstjernan till Pernambuco. I vart fall bör samsegling på hemvägen återupptagas snarast tidigare samseglingsinstruktioner Uruguay Nordstjernan Saturnus oförändrade. Meddela ert beslut = CM

Nordstjernan till CM 17.12.42 kl 14.15 (mottaget 21.54)

14.30 GMT avlämnat Scanias besättning Pernambucos redd 3,5 miles från land.Fortsätter egna båtar.Kapten Scania anhåller rederiet meddelas. Sedan devieringen från ursprungliga kursen 14,5 knop ingen forcering som angivits. Styr nu för återförening med Uruguay = Holmberg

---

Telegram om Kollisionen

OKM,Berlin,kl 09.30 7.1.43 meddelat marinattachén i Berlin

att Nordstjernan i Kristiansand rammats och ligger vid kaj,lastrum 5 måste tömmas,hålls flytande med pumpar.

Konsul Gunnar Due,K-sand,7.1 kl 09.20 meddelat CM

att "Holmberg påseglad snötjocka till ankars Kristiansand.Beräknas sex dagars fördröjning prov.reparation .Uruguay/Saturnus avgått 0700 GMT."

Ch.telegram UD till gen.konsulatet i Oslo 7.1.43

Anledning Nordstjernans haveri övervaka ingen del av lasten försvinner. Bekräfta = Cabinet.

UD H 1357

Brev attaché Harald Edelstam 11.1.43 från Kkristiansand till Generalkonsulatet i Oslo.

Norska polisen har idag plomberat Nordstjernans radioapparater.Man förmodar att någon av besättningen under landpermission inte kunnat hålla tyst.En man av besättningen håller sig undan iland. Man hoppas få tag på honom före avgången.Alla är intresserade av att hitta honom eftersom besättningen går miste om den premie à 400 kronor som utgår endast om någon rymning inte förekommit under hela resan.

Lejdbåtar anlänt .Nordstjernan avgått.

Sveadrott & Glimmaren inkom 15.1.43 till Kristiansands redd.De kunde på grund av dåligt väder och släckta fyrar inte fortsätta förrän 08,30 16.1 Nordstjernan lämnat Larvik kl 08 den 16.1 och inkommit på svenskt vatten kl 11.05.Fått order fortsätta mot Göteborg men att ankra upp vid mörkrets inbrott p.g av minfaran. Nordstjernan kom t Göteborg 17.1. Sedan kom det långa stoppet i lejdtrafiken till 6.5.43 på grund av Lionel & Dicto.

NORDSTJERNAN 6.1.43

KONTROLLOFFICEREN, kapten Hakon Mörners rapport om resan t.UD

Daterad Göteborg 17.1.43 .

Ons 25.11.42 kl 15.15 avgått i barlast från Buenos Aires.

Tors 26.11 kl 06.15 förtöjt vid kaj i Montevideo.

Lör 28.11 kl 12.15 avgått efter lastning av 741 ton hudar mm samt 180 ton transitgods till England.

Mån 30.11 kl 17.30 till kaj i Rio Grande del Sol.

Tors 3.12 kl 16 avgått efter lastning av 2530 ton ris.

Lör 5.12 kl 18.30 anlänt till Santos och förtöjt vid kaj.

Tis 8.12 kl 17.25 avgått efter lastning av 2593 ton hudar mm
I de 3 sistnämnda hamnarna åtföljde jag befh vid dennes besök å Sjökontrollerna och de Engelska och Amerikanska konsulaten.Officeren å USA:s Sjökontroll i Rio Grande do Sol, en löjtnant, visade härvid sjökort varå inprickats rapporterade ubåtspositioner.Ubåtarna synes varit koncentrerade å ett område Azorerna,Pernambuco,Trinidad med ett mindre antal i mellersta och norra Atlanten.

Fre 11.12 kl 23.15 siktat ms Uruguay och intagit formering för gemensam fär

Tis 15.12 vid tre tillfällen överflugits av USA spaningsplan.

Ons 16.12 kl 01.00 sitat röda nödsignaler och raketljus förut om STB,satt full fart samt styrt mot dessa. Kl 01.45 å låt S 00 58′- long W 34 05′ 2 livbåtar från ms Scania med 25 man kommit långsides. Scanias befh, kapten C.Jansson, meddelade att alla voro oskadade.Förutom av svenskar bestod besättningen av 6 finnar , en Isländare och 2 Amerikaner. Då Nordstjernan och Uruguay inte kunde bereda plats för samtliga samt att de samtliga endast hade de kläder de gick och stod i och ingen som hels vinterbeklädnad och i första hand finnarna men även övriga delen av besättningen önskade om möjligt bli landsatta i Brasilien,beslöts att gå till Pernambucos redd och där avlämna de skeppsbrutna. Uruguay och Chefen för Marinen u-rättades härom i telegram. Pernambucos redd valdes därför att avvikelsen från anbefalld kurslinje då skulle blifva väsentligt kortare, och förhållandena där med konsulat,kommunikationer etc vore att föredraga. ((Se även en rapport på Scania 13.12 42))
Kl 08.45 överflugits av ett amerikanskt spaningsplan.
Kl 16.45 siktat en jagare av McCall-klassen.

Tors 17.12 kl 11.40 avlämnat Scanias besättning i dess livbåtar å Pernambucos redd,verefter nordlig kurs återtagits.I hamnen låg bl.a ett slagskepp av Newyork-klassen och 2 lätta kryssare.

Ons 23.12 kl 00.10 siktat ms Uruguay och intagit formering för gemensam färd.

Fre 25.12 kl 16.40 m/t Saturnus anslutit sig till foremringen.

Sön 3.1.43 kl 14.50 ankrat för kontroll -å Thorshavns redd.

Forts

NORDSTJERNAN 6.1.43

Forts Kontrollofficerens rapport

Mån 4.1.43 kl 10 lättat och fortsatt från Thorshavn.Inga drivminor siktats

Ons 6.1. kl 13.50 ankrat å Kristiansands hamn och tysk ontroll förrättats utan erinran. Kl 20 blev Nordstjernan,som enligt givna order låg helt mörklagd och med släckta lanternor,påseglad av tyska ss Lokstedt som var på ingående i hamnen.För vidare uppgifter om detta hänvisas till utdrag ur skeppsdagboken. Sedan fartyget förtöjts vid obevakad pir,begärdes av de tyska myndigheterna militärvakt å piren för att , innan vaktman erhållits,förhindra obehörig kommunikation mellan fartyg och land. Vaktman erhölls följande dag och på begäran indrogs då militärvakten omedelbart. Jag anhåller tikl Eders Excellens få framföra att de Tyska myndigheterna efter kollisionen på ett utmärkt sätt biträtt fartyget och sedermera på allt sätt .på vad dem ankommit, sökt underlätta fartygets försättande i sjövärdigt skick. I anledning häraf gjorde jag besök hos såväl Tyske Hamnkommendanten,Korvettenkapitän Kühn, och tillsammans med denne hos Kommenderande Amiralen, konteramiral von Bredow,hvilken för tillfället var bortrest,hvarför jag mottogs av dennes stabschef,till hvilken jag framförde vår tacksamhet.Härvid meddelade denne blott att intet hinder förelåg låta passagerare och besättning gå iland. Sådan tillåtelse meddelades äfven och har jag i skaen per telefon konfererat med Kungliga Utrikesdepartementet.Samtliga ombordvarande erinrades ånyo av befh om tystnadsplikt,absolut förbud att medföra varor iland,emottaga post för vidare befordran mm och om de risker brott häremot kunde medföra för den svenska lejdtrafiken.Besättningens "sjömanspaket" hafva insamlats och förvarats inlåsta under befälets kontroll. Lastenhar lossats, förvarats och åter inlastats under flrtlöpande tullkontroll och har under den mörka delen af dygnet förstäkrt tullbevakning varit anordnad. Inga obehöriga hafva tillåtits gå ombord i fartyget.

Lör 9.1 på eå anlände attachén Harald Edelstam från generalkonsulatet i Oslo för att tillvaratage de Svenska Statsintressena vid lossningen af lasten samt inlastningen. Attachén bereddes bostad ombord.Arbetena med fartygets försättande i sjvärdigt skick hafva bedrivits med all den skyndsamhet som tillgång på folk och materiel tillåtit.

Sön 10.1 kl 15 förtöjde ms Ecuador vid samma pir.Läkare och ambulans voro tillstädes för att taga hand om de skadade; militärbuss förde ms Brasils besättning till den förläggning som geonm militärmyndigheternas försorg ordnats för densamma. Brasils besättning jämte 2 av de skadade från Sveajarl afreste följande dag i reserverad vagn till Oslo. För befh, kapten Ranke, som skadats i ena foten,hade reserverats en 2a klasskupé . Militärmyndigheterna hafva äfven i detta fall visat stort tillmötesgående och synnerligen god omtanke om besättningen.Jag anhåller därför vördsamma

NORDSTJERNAN 6.1.43

Eder Excellens behagade taga under övervägande möjligheten föreslå den för alla ofvannämnda åtgärder närmast ansvarige militäre hamnkaptenen, korvettenkapitän Karl Johannes Ernst Kühn,till erhållande af något nådevedermäle

Tors 14.1 voro reparationsarbetena afslutade och utfärdades efter vederbörlig besiktning af Norsk Sjörätt sjävärdighetsbevis för färd till Göteborg. Samma dag aflade befh och jag afskedsbesök hos Tyska och Norska hamnkaptenerna.Inlastningen afslutades under natten.

Fre 15.1 kl 08 kastat loss och fortsatt resan. Kl 16.15 ankrat i Larviks hamn.Tysk kontroll ombordkommit.Under färden siktat 4 drifminor på nära håll.

Lör 16.1 07.45 lättat ankar.Kl 10.30 passerat svenska gränsen.Ankrat för natten vid Lysekil.

Sön 17.1 anlänt till Göteborg.

Att ingenrymt från fartyget torde säkerligen bero på att lejdfartygen numera erhålla bättre besättningar än tidigare och att de vid ankomste till Buenos Aires m.fl hamnar meddelats om att en rymmare eller efterseglare omedelbart kommer att efterspanas, och tags i fängsligt förvar tills lämplig lägenhet erbjudes hemsända honom som konsulatspassagerar hvarjämte han numera ej har några möjligheter kunna mönstra på annat fartyg utan klara papper.Besättningens uppförande i de olika hamnarna torde i stort sett kunna anses mycket godt.Enman har af mig anmälts till Sjöfartskommittén såsom opålitlig och därigenom olämplig i lejdtrafiken. Jag anhåller likaledes till Eders Excellens få framföra att jag ombord blifvit på ett synnerligen förekommande sätt bemött, och har befälhafvaren ingående samrått med mig beträffande de ~~xxxxx~~ olika åtgärder som åst vidtagas i anledning af ofvan rapporterade särskilda händelser.

MS Nordstjernan,Göteborg 17.1.43
H.Mörner.
Kapten. Kontrollofficer.

UD H- 1552 /K-off -Allmänt.

U.D PM

Kontrollofficeren kaptenen greve Hakon Mörner har i skrivelse till ministern för Utrikes Ärendena den 17.1.43 med avgivande av rapport över Nordstjernans färd Buenos Aires-Göteborg, till erhållande av något nådevedermäle föreslagi Tyske hamnkaptenen i Kristiansand,korvettenkapitän Karl Johannes Ernst Kühn. Förslaget till dekorering kan motiveras av det utomordentliga sätt på vilket de Tyska Myndigheterna biträtt fartyget efter kollisionen med ss Lokstedt

NORDSTJERNAN 6.1.43

av Hamburg i Kristiansands hamn. .....Ombedd att avgiva yttrande över ifrågavarande ordensförslag ber jag dels få meddela att mellan Sverige och Tyskland sedan ett halvt år tillbaka avbrott i ordensförläningarna inträtt och att enligt mitt förmenande en ordensdekoration från svensk sida under förhandenvarande omständigheter - sedan först från tysk sida ms Scania har sänkts och därefter ms Nordstjernan utan svenskt förvållande blivit av ett tyskt fartyg rammat - tillräcklig anledning icke synes föreligga att tilldela ovan nämnde tyske hamnkapten Kühn något svenskt nådevedermäle.Det av kapten Mörner framförda tacket synes utgöra tillräcklig åtgärd från svensk sida för av vederbörande tyska myndigheter i Kristiansand visat tillmötesgående.

Stockholm 16.2.43
Osignerad kopia

Allmänt om Tyskarna i Kristiansand 1942-44

S Tamara 1942, kapten Axel Natt och Dag,som på utresa passerade Kristiansand den 28.1.42 rapporterade: " Som allmän iakttagelse om K-sand kan sägas att den tyska organisationen ej verkade imponerande. Massor av folk sprungo om varandra hos Hamnkommendanten och ingen syntes ha reda på någonting. Manskapet rökte i arbetet och slutade ej ens därmed vid tilltal av förmän."

MS Dagmar Salén 1943,Befh A.Flory, som passerade K-sand på utresa 17.9.43 rapporterade:" Två officerare i Arendal uttalat sig mycket frispråkigt om bombningen av Hamburg,förlorat sina hem och familjer där. I Arendal kringsvärmas fartyget av 100-tals roddbåtar med kvinnor, män och barn som tigger mat.Vissa skrek:" Svenske Nazister!" Det är strängt förbjudet att kasta ner något till dem. Officererna i Kristiansand var tystlåtna.Hamnkommendanten kom dock in i salongen med ett ljudligt:"Heil Hitler!"

M/T Lillöhus, befh G.Waldenström, avgått Göteborg 21.9.43 och ankrat på Arendalsfjorden kl 13 den 22.9.Massor av roddbåtar flockats. Kl 15 anlände tre norska ploiser i en motorbåt men ingen respekt visades trots att poliserna sköt med revolver i närheten av småbåtarna.De sista rott iland långt efter mörkrets inbrott.

MS Sagoland,befh K.E.Ekman, på inresa passerat K-sand den 14.4.44: Oberleutnant Grüss berusat sig i salongen, de 4 Obersteuermännen pockat på sprit i hytterna.Moralen sjunkit avsevärt sedan januari 1944.Roddbåtarna synnerligen oförvägna.

MS Dagmar Salén passerat K-sand tillsammans med Sveaborg och Dahlia 8.7.44. "Tyskarna är så nervösa att nästan allting irriterar dem oerhört. Vi avgick kl 09 den 8.7 men fick kl 10.30 signal av eskortfartyget att återvända.Någon hade på utgåendet kastat ner ett cigarettpaket i en roddbåt. Efter en timme tilläts vi avgå."

NORDSTJERNAN 6.1.43

Dispache, Stockholm 31.5.50 ,P.G.Hasselrot

Kollisionsansvaret

Bergens Byrett förklarade i dom 5.12.44 att rätten vid fördelning av ansvaret lade vikten vid att det största felet låge å Nordstjernans sida och tillika det fel som hade den största betydelsen som orsaksfaktor för kollisionen. Rätten fann därför att ansvaret borde fördelas med 1/4 på Lokstedt och 3/4 på Nordstjernan och fastställde i enlighet härmed parternas skadeståndsförpliktelser.Domen överklagades från Nordstjernans sida till Gulating Lagmansrätt som i dom ,avkunnad 13.12.47,uttalade att rätten inte kunde finna sådan skillnad mellan de på båda sidor begångna felen att man hade stöd för skadans fördelning i något bestämt förhållande. Rättan ansåge därför att skadan borde delas lika.I överensstämmelse härmed förpliktades Lokstedts befh kapten A.Sturm att till Nordstjernans rederi & lastägare betala kr 216.730:76,utgörande hälften av rederiets krav,enligt generalräkningen kr 268.448:82 plus lastägarnas ersättningsanspråk kr 165.012:70 eller tillhopa kr 433.461:52, jämte 4% årlig ränta från 25.1.43 tills betalning skedde,ävensom norska kr 396:25 (utgörande hälften av rederiets kostnad för kvarstad å Lokstedt samt provision gentemot Lokstedts rederi Norska kr 792:50) jämte 4 % årlig ränta från den 28.1.43 tills betalning skedde. - Nordstjernans rederi förpliktades att till Lokstedts rederi betala RM 14568:37 (utgörande hälften av Lokstedts i Byretten godkända krav RM 51836:96 med avdrag av 2 dagars tidsförlust RM 22700:22 eller RM 29136:74) jämte 4 % årlig ränta från 31.3.43 tills betalning skedde.

Vid härefter förda förhandlingar mellan parterna i och för ev.uppgörelse i godo på basis av det av Lagmansretten fräffade avgörandet i skuldfrågan,synes meningsskiljaktligheter ha rått,dels angående den kurs efter vilken det Lokstedt tillkommande skadeståndet skulle omräknas till svenska kronor, och dels beträffande frågan huruvida i Lokstedts krav borde ingå garantpprovision i större utsträckning än av rätten beräknats. Däremot syntes Lagmansrettens dom i avseende å det Nordstjernan och dess intressenter tillerkända skadeståndet hava helt godtagits av parterna. I godouppgörelsen träffades slitligen i saken,enligt vilken från Lokstedts sida skulle, efter avräkning av Lokstedt tillkommande skadestånd, till Nordstjernans intressenter betalas ett belopp i ett för allt,inklusive ränta, svenska kr 195.000:- Detta belopp överfördes den 24.6.48 av den Norske Creditbank till redAB Nordstjernan som den 29.6.48 mottog beloppet genom Svenska Handelsbanken.

Reparationer

Strömmes Dykkerforretning toh 7500:- N. kr för tätningsarbetena.

Kristiansands Mek.Verksted AS N.kr 7847:94 för att de assisterat med prov.tätning,gjutning av cementkista och utvändig plåttätning.

Götaverkens reparation av Nordstjernan kostatde 75.000:- kr.

NORDSTJERNAN 6.1.43

Historik

Motorfartyg på 5301 brton byggt 1935 vid Götaverken i Göteborg av stål. L 128 B.17 Tillhörigt red AB Nordstjernan (Axel Ax:son Johnsson) i Stockholm. Open shelterdäckare med lång back, 3 för- & 2 akterluckor, 2 master, ett par bompålar mellan lucka 2 & 3. Inredning för 24 passagerare. Systerfartyg till Argentina, Brasil, Chile,Colombia,Peru,Uruguay. Se Brasil 9.1.43 och Argentina 6.7.42 för tekniska data. - Nordstjernan lastade klart i Göteborg den 15.4.40 för utresa till Sydamerika, befh Holmberg ,och förhalades till Blackets bojar kl 13 iväntan på avgångsorder som aldrig kom. Den 22.4 flyttades hon till Hakefjorden vid Höviksnäs,gick 18.6 till Sundsandsvik och låg tillsammans med Peru till mitten av sept 40 då hon lossade i Göteborg, för att sedan läggas upp. Den 21.7.41 lämnade Nordstjernan Göteborg, destinerad till Rio/Santos som utbytesbåt för inlöpta Brasil i den tämligen nyetablerade lejdtrafiken. Med Nordstjernan följde den första kontrollofficeren i sitt slag,kapten Ove Liljenberg. Den 19.11.41 återkom hon från Ny.Y med värdefull last för att redan 5.1.42 lämna Gtbg i sällskap med Uruguay & Vasaholm. De skingrades i SW orkan 9.1 men återförenades 10.1 för att 14.1 kl 14 vid punkt H gå skilda vägar. Nordstjernan lastade i Sydamerika, lämnade Buenos Aires 11.3.42 och kom 8.4 till GTBg med Margaret Jonsson. -Sedan gick hon inte ut igen förrän 7.10.42 med H. Mörner som kontrollofficer för den resa som skulle involvera Scanias torpedering 13.12, kollisionen i K-sand 6.1.43 och lejdbåtskatastrofen 9.1.43. Hon anträdde resan ut tillsammans med Malmöhus och Uruguay och lämnade Thorshavn 14.10 kl 17. Den 17.10 kl 16.40 observerades ett periskop 25 meter om STB och en tysk ubåt kom upp till ytan c:a 200 meter akter om fartyget.Inga signaler utväxlades. Den 19.10 uppfångades SOS från ett torpederat Amerikanskt fartyg, Steel Navigator, som var på resa Liverpool - NY i barlast. Position N 49 45 - W 31 20. Alla 3 lejdfartygen ändrade kurs och sökte utan resultat.Återtog sin resa 20.10. 36 av Steel Navigators 52 man starka besättning hade räddat sig på flottar och bärgats av andra fartyg. - Den 9.11 kom N. till Buenos Aires. På återresan mot Göteborg mötte N. den 10.12.42 Uruguay till sjöss c:a 400′ost Santos. Den 16.12 kl 00.30 siktades fallskärmsljus från Scanias livbåtar som togs upp och måste landsättas vid Pernambuco. (Se Scania 13.12.42)(För den fortsatta resan se kontrollofficer Mörners rapport sid 21-22)På grund av stoppet i lejdtrafiken jan-maj 43 kom inte Nordstjernan att lämna Göteborg igen förrän den 2.10.43,kontrollofficer H.Mörner. I Arendal omsvärmades hon av 64 roddbåtar med norrmän som tiggde mat. Kom till B.A. 29.10 varifrån hon avgick 1.12.43 mot Lissabon. Den 18.12 på morgonen 80′ syd St.Maria på Azorerna överflögs hon upprepade gånger av amerikanska plan som morserade något som inte uppfattades. Planen sköt 3 salvor för om fartyget innan de avlägsnade sig. Kl 12.10 flög ett 4-motorigt Bomb-

NORDSTJERNAN 6.1.43

plan ur RAF på låg höjd över fartyget vars nationalitetsmärken var väl synliga i det klara vädret. Den 20.12 ankrade Nordstjernan på Tejo utanför Lissabon där hon skulle lasta. Den 7.1.44 avgått tillbaka mot Buenos Aires eftersom det inte funnits någon möjlighet att få lejd direkt från Portugal till Göteborg. Den 9.1 överflögs fartyget 3 gånger av USA-plan 270′OSO St Miguel och hissade då namnsignal. Den 25.1 kom N.till Buenos Aires och anträdde hemresan den 12.2 med 6 passagerare,varav 5 med diplomatpass. Sammanträffat 13.2 med ms Klipparen och den 13.3.44 kom de till Göteborg. - Det var inom kort klart för nästa resa till B.A. och 1.7.44 dags att vända hemåt igen via Santos. K.officer Tycho Klinckowström. Den 13.8.44 kom N. till Kristiansand och 15.8 till Göteborg.

Vidare historik återstår att utforska.

SVEAJARL 9.1.43

UTGÅENDE LEJDFARTYG SPRÄNGT AV TRE MINOR, BRÖTS ITU OCH FATTADE ELD.
INGEN MÖJLIGHET UNDSÄTTA LIVBÅTAR I MINFÄLTET.
ENDAST TRE MAN AV FYRTIO ÖVERLEVDE.

Rapport

Avgick från Göteborg tis 5.1.43 i barlast i samsegling med Brasil och Ecuador. 40 ombv inkl. kontrollofficer. Djupg okänt

Lör 9.1. mellan kl 07-08 träffat av tre explosioner varav 2 i förskeppet och en under maskin. Bröts av och eld uppstod i akterskeppet och rök kom upp ur förskeppet. Då vi sist såg fartyget stod den ena delen i vertikal riktning med avbrutna delen uppåt.Även den andra delen hade börjat sjunka. Största delen av besättningen skadades. 37 man saknas fortfarande.Enligt vad som framgick av Ecuadors sjöförklaring i Strömstad den 13.1.43 torde Sveajarl ha befunnit sig ungefär på lat N 58 52′- long O. 3 36′, eller 4 naut. mil rv N. om Ecuador. Laber sydlig bris, smul sjö, gott väder, klar sikt. Ie styrmans vakt.Utkik på backen.Om befh på bryggan ej bekant.

Bifogade berättelse

Då befh, samtliga befälspersoner och största delen av besättningen samt kontrollofficeren, inalles 37 personer, fortfarande saknas och kunna befaras ha omkommit, få undertecknade, matros Arne Olander och lättmatros Gösta Johansson, vilka,jämte motorman K.Franzén , som på grund av sina skador forfarande kvarligger på sjukhus i Kristiansand, blevo räddade ombord å ms Ecuador, härmed avgiva följande berättelse om olyckan:

Vi avgick från Göteborg tisdag den 5.1. i barlast dest. till Buenos Aires, anlöpte Kristiansand för kontroll och avgick fre 8.1. Den 9.1.c:a kl 07.30 förmärktes en kraftig detonation i fartyget och vi förstod att det träffats av en mina eller dylikt. Vi hade frivakt och undertecknad Olander satt i manskapsmässen och väntade på morgonkaffet, medan Johansson låg avklädd i min koj.Så gott som omedelbart därefter inträffade en andra explosion och allt ljus ombord slocknade.Vi begåvo oss omedelbart upp på båtdäck till livbåtarna, där en stor del av besättningen snabbt samlades. Vi voro avdelade till BB båt, men då fartyget erhållit ganska stark STB slagsida och vi insåg att fara förelåg att BB båt inte skulle kunna sjösättas, gick vi över till STB båt som, sedan den blivit fullbemannad, sjösattes. Då Ie styrman under tiden STB båt bemannades och sjösattes,kommit akteröver och givit order om att t.v inte fira BB aktre båt, alldenstund han ansåg att någon risk inte förelåg för att fartyget skulle sjunka,stannade vi kvar ombord Johansson gick till sin hytt för att klä på sig då han endast var iförd pyjamas, och Olander in i manskapsmässen för att hämta kavajen. En del av

SVEAJARL 9.1.43

maskinmanskapet gick efter Ie styrmans order tillbaka ner i maskin för att försöka ånyo sätta igång maskineriet och efter en stund lyckades man tända ljuset på nytt.Även en del av det folk som gått ner i den sjösatta livbåten gick åter ombord. Sedan J. klätt på sig sprang han så fort som möjligt upp på båtdäck igen och efter en stund kom även Olander dit.upp. De stod vid maskinskylightet vid BB båt för att vara klara att sjösätta den när order kom. Plötsligt inträffade så en tredje ytterst våldsam explosion, av allt att döma under akterskeppet, rätt under maskinrummet,och eldslågor slog upp genom skylightet samtidigt som brinnande olja slungades i alla riktningar. Olander hoppade då genast överbord för att undgå att bli bränd och J. sprang ner till däcket inunder där han träffade 2e styrman, timmerman och ett par andra som kom från mässen där de hållit på att förbinda den skadade matrosen Andersson. Vi följdes åt allesammans, sprungo upp till båtdäck och stjälpte en av de där liggande flottarna i sjön och hoppade därefter själva i vattnet och lyckades allesammans komma upp på flotten. Vid sista explosionen befunno sig, så vitt vi kunde bedöma, en hel del folk i hytter,maskinrum, mässar och korridorer och en stor del av dem måste därvid ha dödats,innebränts eller skadats. För övrigt hörde J. senare,att telegrafisten meddelade kapten Thunberg, då de rodde mot Ecuador, att Ie styrman träffats av splitter och låg livlös på däck. Sedan vi suttit på flotten c:a 10 minuter blev vi upptagna av en av Sveajarls livbåtar. Strax därefter kom en annan av båtarna, troligen någon av de förliga, upp långsides vår båt. De ombv, bland vilka vi igenkände kontrollofficeren och telegrafisten, meddelade att bådenuppenbarligen skadats, så att de måste lämna den och gå över i vår båt , vilket skedde, varefter den skadade båten fick driva bort. Vi såg nu att lågor slog ut från Sveajarls akterskepp och att rök kom upp ur förskeppet samt att fartyget sprängts i två delar. Livbåten roddes nu upp i lovart om fartyget för att bärga de som låg i vattnet och vi tog upp så många som vi kundefinna, bland dem undertecknad Olander,som tillsammans med 2 andra låg och flöt på en sunsegelås. Sedan vi konstaterat att alla överlevande räddats i båten började vi ro i riktning mot Ecuador. I Båten befannn sig, oss inräknat, 20-25 man av vilka jag kände igen befh kapten Thunberg, chiefen, kontrollofficeren, 2e styrman, telegrafisten, båtsman, tmmerman, matros Jansson, jungmännen Ung och Nilsson, 2e motorman Lindgren, salongsuppassare Wollmer och motorman Franzén .Flera av dem som voro i båten var brännskadade,bland dem Franzén som hade brännsakdor i ansiktet och på händerna. Själva voro vi brännskadade på händerna. Ecuador låg på c:a 4 sjömils avstånd. När vi sist såg Sveajarl hade fartyget brutits definitivt av och en av delarna stod rätt

SVEAJARL 9.1.43

upp och ner med avbrutna delen uppåt.Även andra delen hade börjat sjunka, Efter c:a en timmes rodd mötte vi 2 båtar från Ecuador och den ena av dem (Ie styrmans) kom långsides vår båt varefter de som var mest skadade gick över i Ecuadorbåten.Det blev vi båda och motorman Franzén somggick över. Alla i Sveajarls båt hade, innan de lämnade fartyget, hunnit få kläder på sig och en del av dem hade även fått på sig livbälten. Full utrustning fanns i båten och dessutom överlämnades en del filtar från Ecuadors båt till Sveajarls. Alla tre båtarna började nu ro mot Ecuador.Vinden hade börjat friska och sjön hade ökat och då den var rättemot var det mycket svårt att komma framåt. Till en början rodde Sveajarls båt bättre än de andra två och var ganska långt före oss.Vinden och sjön ökade emellertid efter hand och då det i livbåtarna ansågs så gott som omöjligt att ta sig fram enbart med rodd sattes segel i vår båt, och enligt vad J. kunde se, även i Ecuadors andra båt. J. observerade även att masten restes i Sveajarls båt, men några segel kunde han inte se att dessatte. Då sjön blev grövre och grövre iakttog Olander att Sveajarls båt blev efter och gick så småningom helt ur sikte. Såväl vår som Ecuadors andra båt kryssdae och följdes åt största delen av vägen upp mot Ecuador. Mot slutet märktes emellertid att även denna båt sackade efter,tydligen beroende på att besättningen inte orkade ro längre.Med uppbjudande av våra allra sista krafter lyckades vi efter 6- 7 timmars oavbruten rodd vid 15.30-tiden komma upp längs sidan av Ecuador och bliva ombordtagna. Uder det vi rodde upp mot Ecuador sågo vi vid 10-tiden på dagen ett flygplan som gick ner och kryssade över olycksplatsen och därefter återvände mot norska kusten. Ombord på Ecuador befann sig även hela besättningen från Brasil. Senare på kvällen avgick Ecuador från olycksplatsen och återvände till Kristiansand dit vi anlände på e.m. söndag 10.1. Samtliga från Brasil och Sveajarl blevo ilandförda.Franzén lades in (svårt brännd i ansiktet) på sjukhus. Vi själva fingo skadorna omsedda och avreste till Göteborg dit vi anlände tisdag 12.1.

Stockholm 25.1.43

Arne Olander Gösta Johansson

Sjöförklaring i Stockholm tors 28.1.43 kl 11.30

Sakkunniga: Sjökaptenerna Ernst Perno & Otto Dahlquist.
Red AB Svea anmält Olander & Johansson till sjöförklarings avläggande.
Advokat Carl Ludvig Schönmeyr & kapten John Olsson för Sveabolaget
Advokat Emil Henriques för SKN.
De 2 vittnena vitsordat den upplästa rapporten.
Johansson på fråga sagt att det enligt hans uppfattning förlöpt ½-1 timme mellan den andra och tredje explosionen. Olander uppskattade tiden

SVEAJARL 9.1.43

till c:a en timme och sade att Sveajarl under denna tid drivit så att fartyget kommit att ligga tvärs emot vindriktningen. Olander varit så utmattad då han togs upp i Sveajarls livbåt att han därefter inte gjort några iakttagelser.Ingen från Ecuadors båt gick över i Sveajarls båt i samband med att de 3 skadade bytte båt.Kapten John Olsson från rederiet sagt att enligt vad han inhämtat gick en man från Ecuadors båt vid detta tillfälle över i Sveajarls båt. ((Det var Ecuadors 2e ~~styrman~~ motorman Karl Gustaf Ruthelius som frivilligt gick över i Sveajarls båt som sedan blev borta))
Johansson upplyst att efter första explosionen var inte Sveajarls maskiner igång. Det fanns 4 livbåtar på Sveajarl, varav en med motor, samt 2 flottar midskepps och 2 akterut. Vinden börjat öka i styrka vid 12-tiden den 9.1. Olander hört befh i Ecuadors båt säga att när han kommit ombord i Ecuador skulle han ta dess motorbåt och gå ut och bogsera de andra 2 livbåtarna. KK sjötekniske konsulent Bo Bergström sagt att sedan Brasil sjunkit en av hennes livbåtar förankrats på den plats där hon gått under. I anslutning till detta sade Johansson att han sett en förankrad livbåt 25-30 meter från Ecuador. - Livbåtsövning hållits i Göteborg. Sveajarls båtar inte varit utrustade med kapell. Olsson genmält att det stött på stora svårigheter att anskaffa lämpligt material till kapell.

KK memorial 26.2.43 Ej för publicering

Orsak: Svejarl synes tillsammans med Brasil ha råkat in i ett förankrat hemligt minfält, vilket utlagts NW Sörborstarne i Norra Nordsjön å den höjdrygg på 200-metersbanken, vars 120-140 meters höjdsträckning går i en NW - SO:lig riktning. Fartygets position när det minsprängdes har lämnats med ledning av uppgifter från Ecuadors befh, men sedan dennes beräkningar senare blivit något korrigerade, vill det synas som om olyckan inträffat några distansminuter västligare. (Se Ecuadors sjöförkl.)

Särskilda anmärkningar: Sedan nu 7 veckor förflutit sedan lejdbåtskatastrofen ochinga underrättelser influtit rörande Sveajarls försvunna livbåt, måste man antaga för givet att även denna del av fartygets besättning omkommit. ...... Namnlista--------

Ex officio Bo Bergström

CREW LIST

† Befh Karl Erik Thunberg, Karsås, Bodafors, 21.12.91 Västerås (Våren -42)
Befh på Sveaborg 9.4.40 Kontrollant vid Sveajarls byggande.
Befh från Sveajarls andra lejdresa våren -42

† Ie styrman Uno Evald Nordahl, Lagerströmsplatsen 4,Gtbg, 2.10.03 Kungshamn

† 2e styrman Gustaf Uno Ehrlund, Bo församling,Sthlm, 10.9.10 Köping

Forts

SVEAJARL 9.1.43

Crew list forts

+ 3e styrman Ragnar Ekwall, N.Gubberogatan 3,Gtbg, 4.10.06 Malmö
+ Telegrafist Ragnvald Emil Schölander, Sthlm, 16.1.16 Ljusdal
+ Timmerman Einar Valfrid Gustafsson, Lotsgatan 3,Gtbg, 11.9.03 Va Ny
+ Båtsman Johan Oscar Johansson, Sällsbo, Hisingsbacka, 16.9.85 Hälleviksstra
* Matros Arne Johannes Olander, Nordenskiöldsg. 15,Gtbg, 24.4.14 Visby
+ Matros Anders Edvin Andersson, Karlshamn, 5.1.12 Fridenstad
+ Matros Karl Bertil Jansson, Solberga, Bhl, 24.11.19 Solberga
+ Matros Gösta Erik Karlsson, Tryserum, Kalmar 1, 9.6.17, Sthlm

* Lättmatros Gösta R.A.Johansson, Kommendörsgatan 43,Gtbg, 13.10.14 Mörbylång
Lättmatros Karl Edvin Victorsson, Krakstad, Bhl, 21.11.16 Krakstad
+ Lättmatros Åke Agaton Lund, Garpenberg, 9.9.20 Garpenberg
+ Jungman Per Olof Arvid Ung, N. Liden 9, Gtbg, 31.8.23 Göteborg
Jungman Karl Valter Ingelsson, Wilhelmina, 21.1.18 Skansholm
+ Jungman Karl Rune Eskil Nilsson, Kaptensgatan 21, Gtbg, 20.8.16 Gtbg
+ Chief Erik Arvid Stridsberg, Sthlm, 8.5.86 Gävle (Ex Drottningholm och Gripsholm, 6 år på G.E.Reuter

+ Ie maskinist Nils Erik Eriksson, Bromma, 26.10.05 Bräkne Hoby
+ 2e maskinist Karl Mattias Larsson, Svanebcäksg. 43, Gtbg, 9.10.07 Hammarby
+ 3e maskinist Karl Alfeldt, Eslöv, 17.9.06 Eslöv
+ 4e maskinist Ture J.Wallin, Stockholm, 27.4.90 Södertälje
+ Elektriker Gösta Uno Lundgren, Lackalänga, 18.3.19 Furulund
+ Ie motorman Nils Johan Levin-Andersson, V:a Skansgatan 13a,Gtbg,18.10.92 Jönköping
* Ie motorman Sigvard O.V Franzén (Oscar), Amiralitetsg. 23,Gtbg, 22.6.14 Mönsterås (se Ecuador sid 19 och 22)
Pumpman Arvid Sigfrid Andersson, Stensprängareg. 16,Nya Varvet,26.11.05 Askome
+ 2e motorman Johan Mentor Lindgren, Albogatan 29,Gtbg, 14.12.04 St. Kidd.
+ 2e motorman Ragnar Wilhelm Eugen Karlsson, V:a Haros, Spekeröd,2.1.01 Spekeröd
2e motorman Ander Theodor Nilsson, Fors, Jämtland, 12.4.95 Fors
+ 2e motorman Oscar Natanael Johnsson, Asperögatan 8, Gtbg, 1.11.00 Gtbg
+ Motorelev Helmer Evert Berggren, Bautastensgatan 8a, Gtbg, 15.3.25 Västerlanda
+ Motorelev Nils Erik Holm, Kalmar, 6.9.15 Kalmar
+ Stuert Gustaf Beirger Dahlgren, Stockholm, 28.6.90 Sthlm
+ Ie kock Elis Victor Nilsson, Pumpgatan 20,Gtbg, 2.5.07, Gtbg
+ 2e kock Erik Gottfrid Linnarsson, Malmö, 24.10.14 Vänersborg
+ Salongsuppassare Preben Wollmer, Peter Bagges Gata 6,Gtbg, 21.10.25 Köpenhamn
+ Mässuppassare Gustaf Sixten Larsson, Hökegatan 22, Gtbg, 18.4.18 Gtbg
+ Mässuppassare Karl Gustaf Hermansson, Beckegatan 32b, Gtbg, 22.4,22 Gtbg
+ Mässuppassare Johan Sverker Henriksson ,Snickaregatan 3,Gtbg, 4.9.22 Gtbg

+ Statens kontrollofficer, Kaptenen i Kungl. Flottans reserv, Claes Emil Uggla, Göteborg, 8.9.97.

SVEAJARL 9.1.43

Tom livbåt funnen

Norska generalkonsulatet i Stockholm skrev 27.4.43 till rederiet:
Det foreligger meddelelse om at 2 nordmenn , Aksel Eliassen og Nikolai Nilsen fra Sandver av Heröy, har funnet en livbåt merket "Sveajarl - Stockholm". Av inventar folgte med båten et spritkompass samt 4 koppertanker. Det var intet som tydet på at der hadde vaeret folk med båten etter at den kom i drift. Ved av lensmannen i Heröy foretatt besiktelse viste det seg at båten var adskellig ramponert overvanns, men ellers i nogenlunde bra stand. Båten opbevares forelöbig på Sandvaer. Finnerne har krevet en bergerlönn av kr 200:- i det de foregir å ha hatt et svaert arbeide med bergningen som foregickk i ett fryktelig vaer. De måtte slepe den ganske lang vei og det tok lang tid. Lensmannen antar at båten i nåvaerende stand kan vaere verd 400-500 kr. Da båten lett vil kunne ta skade nå mot våren hvis det blir meget sol på den, ber jag dem snarest meddele hvordan det önskes forholdt med den bergede båt.

Ragnar Söderberg Generalkonsul

(Båten gav SKN en nettoproveny på 457:26 den 28.3.44)

Assurans & effekter

SKN 21.1.43 utbetalat till rederiet 7.500.000:- kr för totalförlust
SKN ersatt rederiet för effekter 27.3.43 med 22941:50

Allt som finns om katastrofen på SKN är förlisningsrapporten och en bunt kvittenser på effektersättningar. Ju större katastrofer desto mindre papper.

Sv. Sjöfolksförbundet utkvitterat 600:- i Gtbg 30.1.43 för Olander
Lättmatros Gösta Johansson själv kvitterat ut 600:- i Gtbg 25.1.43
Svarvare Franzén 13.3.43 i Gtbg kvitterat ut 525:-

SKNEVII 362 Kapten Claes Ugglas sterbhus 11.2.43 fått ut en effektförsäkring på 3000:- i SKN genom Sjöassuradörernas Teckningscentral.

UD H 1349 - Handelsavd.

Telegram från CM till Sveadrott 11-14.1.43

Signalmeddelande avsänt 11.1. kl 19.30

Mellan lat. N 61° och avbrytningspunkten till Lindesnes iakttag noga att inte komma W om kurslinjen. Avvikning må på denna sträcka göras intill 10′ ost om kurslinjen. Styr i kolonn. Risken att styra upp långsides minsprängt fartyg påpekas. Bekräfta = CM

forts.

SVEAJARL 9.1.43

Signalmeddelande avsänt 13.1. kl 13.40 CM till Sveadrott

Från N 60° och O. 4° må enligt förslag styras till N 58° 29′ stop Följ därifrån genom meddelande 11.1 anvisad route till N 57°58′ därefter till Lindesnes. = CM

Dito 13.1 kl 13.17

Därest ni anser lämpligt passera olycksplatsen under dager ingen erinran. Farten nedsaktas enligt edert bedömande stop I så fall beräknas eder ankomst punkt A den 15de Telegrafera edert beslut = CM

Dito 13.1 kl 18.56

Edra kurser i meddelande 1525 kunna icke godkännas. Styr enligt mitt meddelande 13.40 idag. Sedan lat N 57° 58′ uppnåtts avpassa framfarten så att Lindesnes angöres i dagningen den 15de. Önskvärt att ni inträffar punkt A så tidigt att hamnen kan lämnas 15.1 Upplysningsvis meddelas att enligt nu ingångna uppgifter torde minsprängningen ha inträffat ca 10 dist.min. W om linjen mellan punkterna C och D. Bekräfta = CM

Dito 14.1 kl 10.20

Styr mot en punkt högst 5 dist.min. ost avbrytningspunkten, därefter mot Lindesnes enligt gårdagens direktiv = Bekräfta . CM

Egna noteringar

Först sprängdes Sveajarl sedan Brasil

De 3 lejdfartygen löpte ut från Kristiansand i kolonn med Sveajarl först, sedan Brasil och c:a 2000 meter akter om Brasil kom Ecuador. Vinden var sydlig 4-7 sek.meter. Kl 07.33 (Lör 9.1) c:a 60′W. Stavanger, latN 58°52′-long O. 3°36′ (Enligt Lloyds N 58°48′- O. 3°36) träffades Svajarl i tät följd av 2 explosioner som hördes och sågs från Brasil vars befh Ranke lät slå stopp i maskin. De 2 första explosionerna kom så tätt att lättmatros Gösta Johansson inte hunnit ut ur hytten förrän explosion nr2 släckte ljuset överallt ombord. Ie styrman Nordahl på Sveajarl lät stoppa bemannandet av STB aktre båt eftersom ingen fara syntes föreligga att Sveajarl skulle sjunk och många gick ombord igen och ner i sina hytte för att klä på sig bättre. Lufttemparaturen låg omkring 0°. Vattentemperatur +6 C. Kl 07.55 träffades Brasil av en mina, livbåtsalarm blåstes i sirenen och alla livbåtar bemannades och sjösattes och lämnade fartyget. Kl 08.10 exploderade en mina rakt under Sveajarls maskinrum varvid bunkeroljetankarna fattade eld , maskinrummet blev ett eldhav och brinnande olja genom maskinskylightet kastades över hela akterskeppet. Sveajarls sjösatta Akter STB-båt kastade genast loss och roddes undan. Omedelbart efter denna explosiin bemannades Ecuadors båtar nr 1 och 4 under befäl av Ie respektive 2e styrmännen för att ro till

SVEAJARL 9.1.43

den brinnande Sveajarl och undsätta dess besättning. Brasils 4 livbåtar med 42 man låg i närheten av Ecuador. Kl 08.54 träffades Brasil av ännu en mina och sjönk inom 15 minuter med aktern före, kvarlämnande olja och spillror och uppflutna flottar. Ecuador kunde med tanke på minfaran inte göra mer än att söka hålla sig så nära oljefläcken efter Brasil som möjligt i vänta på att kunna ta upp livbåtar från Brasil, Sveajarl och de utsända egna 2 båtarna, bemannade av frivilliga. Efter den tredje explosi - onen på Sveajarl rådde totalt kaos ombord med brinnandeolja regnande över akterskeppet och svarta vältrande rökmassor. Sveajarls Ie styrman sågs ligga livlös bland spillrorna. Många hoppat överbord för att undgå elden. Sveajarls 2e styrman, timmerman, matros Johansson och 2 man lämpade en flotte överbord från båtdäck och hoppade efter. Det är ovisst om de 2 båtarna på Sveajarls bryggdäck midskepps någonsin kom i sjön. Endast STB aktre båt tycks ha undkommit från fartyget. Matros Olander flöt på sin livväst i en timme i det 0-gradiga vattnet innan han blev uppdragen i STB-båten. Johansson och Franzén på flotten hjälpte många kamrater upp på den. De togs sedan upp i STB-båten som rodde runt och tog upp simmande. Det var 20-15 man i STB båt då den började ro i riktning mot Ecuador som låg c:a 4'rv 360° från det brinnadde itubrutna tankfartyget. Efter en timmes rodd mötte de Ecuadors två livbåtar vid middagstid. Samtidigt hade det börjat blåsa upp med hastigt växande sjöhävning. Alla i Sveajarls båt var mer eller mindre brännskadade, genomblöta och tunnklädda. De värst brända, Olander, Johansson och Franzén, fick gå över i Ecuadors båt nr 1 (Ie styrmans) , några andra svårare brända fick gå över i Ecuadors båt nr 4 (2e styrmans) som sedan blev borta. Den var bemannad med ,förutom 2e styrman, 6 frivilliga, av vilka 2e motorman Ruthelius frivilligt gick över till Sveajarls båt för att hjälpa till där. På grund av utmattning och brännskador hade männen i Sveajarls båt svårt att klara strapatserna. Grov sjö och hårdmotvind gjorde det till sist omöjligt att ro mot Ecuador eftersom båtarna drev snabbare än de kunde ros. Segel sattes i båda Ecuadors båtar och man såg att masten restes i Sveajarls båt men inte att något segel blev satt. Sveajarls båt drev allt längre bort från de två andra båtarna och endast Ecuadors båt nr 1 (Ie styrman Oscar Ohlssons) lyckades kl 15.40 efter 7½ timmes rodd nå fram till Ecuador och belv upptagna. Sveajarls båt var då ur sikte från Ecuador och Ecuadors befh lät kl 17.30 signalera till den ännu synliga båten nr 4 (2e styrmans) att den skulle söka sig in mot kusten. Sedan försvann även den i mörkret för alltid. Ombord på Ecuador befann sig nu 45 skeppsbrutna och fartyget hade inalles 81 personer ombord. Vid skeppsråd beslöts att försöka backa bort från faro zonen för att sedan på kontrakurs återvända till Kristiansand . Alla hade

SVEAJARL 9.1.43

flytvästar på sig och allt var förberett för att med kortaste möjliga varsel snabbt kunna överge fartyget om det minsprängdes. - På grund av minfaran hölls mycket låg fart och först söndag kväll den 10.1 kom Ecuador välbehållen in till Kristiansand, där Sveajarls Ie motorman Franzén fördes till sjukhus, och alla skeppsbrutna fick gå iland. Mån 11.1 kom de 45 överlevande till Oslo där konsulatet och tyska militärmyndigheter mött upp Inkvartering hade ordnats i en skola, utspisning i tyska sjöofficersmässen Tis. morgon 12.1 lämnade samtliga Oslo med tåg och kom till Göteborgs central på e.m, där gripande scener utspelades. Männen var införda oljenerölade trasiga överdragskläder. Matros Olander och lättmatros Johansson från Sveajarl hade händerna i stora bandage. Brasils befh Fredrik Ranke måste i rullstol föras till Göta Källare. Han hade svårt skadat vänster fot då han hoppade ner i livbåten. Anhöriga till alla omkomna sökte upplysningar om de saknade i hopp om ett mirakel. Rederiombud tog hand om alla, ordnade ekipering och hotellrum. - Kl 09 den 10.1 hade tysk flygspaning satts igång och 3 norska livräddningskryssare var ute och sökte efter de två livbåtarna till den 15.1. Även tysk flygoch tyska fartyg sökt fram till den 20.1. Sannolikt bröts båtarna ner i det hårda vädret natten till den 10.1 sedan de uttröttade, förfrusna, brännskadade besättningarna inte längre orkade ro dem. Båtarna måste ha kommit tvärs sjön och slagit runt...
-Engelske marinattachén i Stockholm upplyste den 10.1 UD att inga engelska minor finns vid eller i närheten av katastrofplatsen och att inga engelska ubåtar vid tillfället befann sig i dessa farvatten.

(Se vidare Brasil 9.1.43 & Ecuador 9.1.43)

Historik

Motortankfartyg på 10318 brton byggt 1942 vid Kockums i Malmö av stål. L. 156,7 B. 19,2 Tillhörigt Stockholms red AB Svea (Em. Högberg) i Stockholm. I huvudsak systerfartyg till Sveadrott, byggt 1938 vid Kockums, men c:a 1000 ton större. Sjösatt 21.4-41, döpt av fru Ebba Hain. Levererat den 11.8.41 Sveajarls var Stockholmsflottans största fartyg. 16500 ton dw. Helsvetsat skrov i Siemens Martinstål med fallande soft-nose-stäv, lång poop, kryssarakter. kort brygga och back. Skrovet Maierformat. Malldjup till Huvuddäck 38′6″. Djupg . på SF 29′10″. Två långsskeppsskott med 10 center- och 10 sidotankar, 2 pumprum, 2 kofferdammer och crossbunker. I brygghuset hytter för befh, redare, läkare, telegrafist, däcksofficerare och steward samt sjukhytt, radiorum och därcksbefälets rökrum. Ipoophuset på huvuddäck låg maskinbefälets hytter, hytt för Ie kocken, köket, en matsalong för befh och chiefen, maskinbefälets rökrum och mässar för såväl officerare som underbefäl, ekonomipersonal och övrig besättning .
På däcket under huvuddäck låg om BB manskapets 2-manshytter och om ST b

SVEAJARL 9.1.43

enkelhytter för underbefälet med, längst akter, proviantkylrum och under liggande proviantförråd och 2 120-tons FW-tankar. Poopdäck, båtdäck liksom brygg-och däckshustak lagda med Oregonpine. Skott och takinklädnad i all inredning i masonite med ramsträfyllningar. Moskitonät i alla ytter dörrar och fönster. I befäls- och salongsinredningen möbler av mahogny eller polerad björk samt Brysselmattor. I överigt ek- och furumöbler med blommiga tygklädslar, gardiner etc. Högljudande ordertelefon mellan brygga och poop, brygga och back och brygga och maskin. 4 livbåtar ,varav en med motor, samt en 18 fots jolle. - Simplex balansroder. För varje huvudtank fanns en 5′x 3′6″ karmlucka med oljetätt hängslad och bultad lucka. - Huvudmaskineri? en 8-cyl 2-takts dubbelv. Kockum MAN-motor typ D8 zu 60/110, direktkopplad till sin axelledning. 5500 ihkr. 2 st 4-takts enkelverkande hjälpmotorer medgeneratorer. På akterkant av maskinrummet en plattform för hjälpångpannorna. - Sveajarls förste befh kapten Magnus Berg,Stockholm, avled i nov 53, endast 54 år gammal. Han var då inspektör i Sveabolaget. Han gjorde under kriget 19 lejdresor med bolagets tankfartyg, de flesta någon svensk befh gjort. Berg var befh på Sveajarls första lejdresa (som var jungfruresan),sedan övertogs Sveajarl av kapten Thunberg medan Berg övertog Saturnus.

På jungfruresa avgick Sveajarl den 16.11.41 från Göteborg och kom till Buenoss Aires den 15.12.41.Kontrollofficer N.K.Hallström. -

19.1.42 avgick Sveajarl med full last av spannmål (15135 ton majs och havre) från Buenos Aires, och anlöpte 20.2 lyckligt Kristiansand. Kom till Göteborg 24.2.42 assisterad av isbrytaren Göta Lejon och i sällskap med Uddeholm. För att hålla spannmålslasten i gott skick hade särskilda fläktar installerats i samtliga tankar. -

12.4.42 Gick Sveajarl ut igen från Göteborg, befh Thunberg, kontrollofficer kapten Paul Isberg. Och i barlast. Anlände 9.5. till Buenos Aires.

3?.5.42 avgått från B.A. med full last av vete, foderkakor och havregryn 15135 ton, och anlände till Göteborg 28.6., efter en rekordhemresa på jämt 30 dagar. (Se foto)

5.8.42 avgått från Göteborg i barlast, anlänt B.A. 31.8, lastat 13900 ton vete, 300 ton rapsfrökakor, 761 ton solrosfrökakor, 600 ton jordnötter och 284 ton jordnötskakor, avgick från B.A. 24.9.41, mötte den 3.10 Remmaren och Sven Salén . Kontrollofficer Curry Andersson, Den 22.10 minsprängdes Reammaren och Sveajarl tog upp 8 man i en livbåt och anlöpte 23.10 Kristiansand. Kom till Göteborg 26.10.42

På sin sista resa avgick Sveajarl från Göteborg den 5.1.43 tillsammans med Brasil och Ecuador.

Eget

SVEAJARL 9.1.43



'öteborg den 29.6.42.

ieri-Sweas tankmotorfartyg SVEAJARL anlände på i dag t.Göteborg med 15000 ton spannmål från Buenos Aires.Det är den största fartygslast,som kommit in till Göteborg på en enda köl och befälhavaren kapten K.E.Thunberg.t.v. samt svenska statens kontrollofficer,kapten P.O. Isberg,ha all anlädning att vara belåtna med den lyckligt avslutade resan,som är en rekordresa även i det avseendet den klarats på jämnt 30 dagar,rekordtid för lejdresebåt.Och inte mer än 2 mån. och 17 dagar har fartyget behövt för utresa, lastning och hemfärd,även detta en mmmmm ovanligt kort tid.

SVEAJARL 9.1.43



Göteborgs central 12.1.43

T.v. lättmatros Johansson och
t.h. matros Arne Olander från
Sveajarl.

BRASIL 9.1.43

ÖVERGAVS MED 40° BB SLAGSIDA EFTER MINTRÄFF FÖRÖVER, SJÖNK EFTER TRÄFF NR 2.
SVEAJARL BRINNADE - ECUADOR AVVAKTANDE I MINFÄLTET

Rapport

Avgick tis 5.1.43 från Göteborg dest. till Buenos Aires. Samsegling med ms Ecuador och m/t Sveajarl. Last av 4405 ton papper, trä och styckegods. Djupg F 22'3''- A 23'6'' 43 ombv, inkl kontrollofficer.
Minsprängt lör 9.1 kl 07.50 på ca lat N 58° 50'- long .O 3° 37 i moderat sydlig vind, krabb sjö, mulen luft, klar sikt. Ie styrmans vakt, befh på bryggan. Utkik på backen. En man skadad lindrigt.(Befh)

Utdrag ur skeppsdagboken

Avgick Göteborg kl 12 tis 5.1.Kompassjustering på Rivöfjorden. Ankrat för natten kl 14.30. Hållit tlivbåtsmanöver. BB båt sjösatts oc besättningen övats i rodd. Samma livbåtsmanöver utfördes med STB båt den 31.12
Ons 6.1 06.45 lättat ankar och avgått. Passerat Vinga kl 07.50 i sällskap med Sveajarl och Ecuador. Kl 17 ankrat vid Hälsö för natten.
Tors 7.1. lättat ankar 07.30 och fortsatt. Passerat norska gränsen 07.45 Ankrat Tromsösund vid Arendal kl 14.
Fre 8.1 kl 08 lättat och fortsatt. Anlänt Kristiansand kl 11.45. Tyska kontrollmyndigheter ombird 12.15-13.00 Avgått kl 13. Haft livbåtsövning med besättningen och samtliga instruerats i livräddningsdräkternas användning. Kl 16 passerat Lindesnes. Styrt rv W kurs mot punkt C. SO Laber bris 3-4. Överdragen luft med snöbyar. Frostgrader. Lodat varje halvtimme med ekolodet. Lodningarna stämde väl med djupsiffrorna på sjökortet.
Lör 9.1 kl 02.45 uppnått punkt C. Därefter styrt rv 354°. Fortsatt lodningarna varje halvtimme. Strax efter kl 04 saktat ner farten för att inträffa vid punkt D enligt erhållna instruktioner,varför avståndet ökades mellan Brasil och Sveajarl. C:a kl 07.35 observerades 2 kraftiga explosioner på Sveajarl och ljusen från detta fartyg försvunno samtidigt. Sveajarl befann sig då rätt förut i vår kurslinje på c:a 5 sjömils avstånd. Brasils maskiner stoppades omedelbart och gavs högsta möjliga back på maskinerna. Vid den kraftiga backningen, som pågick ca 4 minuter, stoppades farten hastigt upp och Brasil gick akteröver. Heal besättningen utpurrades och beordrades vara klara vid båtarna för att gå till Sveajarl undsättning.Kort därefter tändes åter all belysning på Sveajarl,vilken syntes ligga högt på vattnet,varför vi ej ansåg faran överhängande. Inga nödsignaler gavs från Sveajarl. Sökte komma i signalförbindelse med Sveajarl . C:a kl 07.50 inträffade en mycket kraftig explosion i Brasils förskepp om BB varvid hela fartyget lyftes, därefter kastade det sig först åt STB och sedan åt BB och blev liggande med 35-40° BB slagsida

BRASIL 9.1.43

Samtliga båtar sjösattes och 2-3 minuter efter explosionen var hela besättningen i båtarna och rodde bort från fartyget. Vattenytan om BB var täckt av stora pappersrullar och korkisolering vilket tyder på att explosionen inträffat vid 3ans underrum. Samtliga 4 båtar samlades för att besättningen skulle kunna räknas och befanns alla vara med i båtarna. Båtarna roddes därefter mot Ecuador som då låg på ca en sjömils avstånd akteröver och något BB om Brasil. Krabb sjö ,moderat vind. Kl 08.10 syntes en oerhört kraftig explosion å Sveajarls akterskepp varvid en mycket hög eldpelare sköt upp och hela frtyget syntes övertänt. Två livbåtar från Ecuador syntes vara på väg till Sveajarl. Vind och sjö i hastigt tilltagande.Sedan en maskinist överförts från en av båtarna till motorlivbåten kunde dess motor igångsättas, och blev befh, kapten Ranke, ombordsatt i Ecuador för att meddela kapten Gedda situationen och konferera med honom. Motorlivbåten beordrades därefter att återvända och försöka bogsera de övriga 3 livbåtarna till Ecuador, då dessa i den krabba sjön hade mycket svårt att ta sig fram.Emellertid gick motorn snart varm enär kylvattenspumpen inte fungerade eftersom den antagligen skadats vid båtens sjösättning. Kl 08.54 inträffade en andra fruktansvärd explosion å Brasil midskepps om BB varvid hela fartyget syntes demoleras och omedelbart kantrade över åt BB och hastigt sjunka med aktern före.Kl 09.07 var Brasil totalt försvunnen och syntes å vattenytan endast 3 st flottar, olja och en del annan bråte. - Beräknad position där fartyget sjönk N 58° 50′ - O. 3° 37′. Under tiden hade Ecuador gått back upprepade gånger för att kunna hålla sin position och ej driva in i det befarade minområdet, då vind och sjö kraftigt satte fartyget emot detta. C:a kl 10 f.m siktades ett flygplan med tyska nationalitetsbeteckningar som på låg höjd ett par gånger cirklade runt olycksområdet och därefter försvann i östlig riktning. På grund av alltmer tilltagande sydlig vind och sjönådde Brasils livbåtar Ecuador först mellan kl 10-11 f.m. Då det befarades att Ecuador själv när som helst skulle minsprängas fick Brasils besättning kvarstanna i båtarnapå betryggande avstånd. På grund avalltmer ökande vind och sjö ombordtogs under stora svårigheter Brasils besättning på Ecuador mellan kl 12 och 13. Då Ecuador inte kunde riskera att kvarligga i närheten av det befarade minområdet under mörkret, återvände Ecuador på kvällen med Brasils räddade besättning till Kristiansand dit hon kom vid 15-tiden söndag 10.1. - Mån 11.1 på middagen avreste Brasils skeppsbrutna besättning med tåg från Kristiansand till Oslo och fortsatte därifrån med tåg till Göteborg med ankomst dit kl 16 tis 12.1 Ingen av besättningen hade räddat något av sina personliga tillhörigheter Ävenså gick skeppsdagboken och alla fartygets övriga handlingar jämte all kofirpost förlorade vid Brasils undergång.

forts

BRASIL 9.1.43

Denna rapport är uppttecknad ur minnet och dess riktighet intygas.
Göteborg den 14.1.43

B.G.Hollberg F.Ranke T.J.Johansson
2e styrman Befh Ie styrman

Sjöförhör i Göteborg mån 18.1.43 kl 14

Sakkunniga: Lotskapten K.P.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark
Advokat Mårten Henriques för SKN. (Befh kom i ambulans)

Befh Ranke: Sista ortsbestämning på Brasil passerade Lindesnes kl 16 den 8.1. Vid avgången från Gtbg hade befh fått kursanvisningar från Sjöfartskommitten 1939 i Göteborg.Genom död räkning hade beräknats att punkt C uppnåtts kl 02.45 den 9.1.Ekolodet varit igång hela färden och dess utslag hade stämt med sjökortets djupsiffror vid nämnda punkt. Sveajarl hela tiden från Gtbg gått först, närmast följd av Brasil som i din tur haft Ecuador efter sig. Då de 3 fartygen natten till 9.1 enligt gjorda beräkningar uppnått punkt C, hade någon kollationering av beräknad position ej verkställts mellan fartygen. Dessa hade brukat jämföra sina positionsberäkningar endast vid middagstid samt eljest när särskild anledning därtill funnits. Brasils position, då fartyget sjunkit, hade beräknats med ledning av uppgifter från Ecuadors befh vars positionsberäkning även den grundats på död räkning. Efter första explosionen på Sveajarl hade man på Brasil förgäves sökt komma i signalförbindelse med Sveajarl. Motorlivbåten på Brasil hade rundkörts i vatten varje vecka, senast den 31.12i Gtbg, utan att något fel upptäckts. Båten haft sin plats på STB sida. Den hade på grund av Brasils svåra slagsida BB släpat utefter fartygssidan vid sjösättningen och då endast ett fåtal män befunnit sig i den hade den fått svåra törnar mot fartygssidan. Troligt att motorn skadats då.

Ie styrman Johansson: Haft vakten från kl 04 den 9.1 - Omedelbart efter den Ia explosionen på Brasil lämnat fartyget i BB förliga båt. Inte vid något tillfälle sett någon av Sveajarls livbåtar. När det lågflygande tyska planet avlägsnat sig, trodde han att dess besättning skulle se till att hjälp sändes ut till olycksplatsen. En stor missräkning för Brasils besättning att tysk hjälp helt uteblivit. - För navigeringen hade använts Danskt sjökort nr 90 över norra Nordsjön som erhållits som lån från ms Uruguay som använt detta kort vid en tidigare resa till Buenos Aires.

Ie maskinisten Lundquist: Vid första explosionen lämnat maskin och gått upp på däck. Vid livbåtsmanövern 5.1.43 hade motorlivbåtens motor provats då båten befunnit sig i vattnet.

Forts

BRASIL 9.1.43

Matros Boberg: Till rors vid första explosionen. Genast lämnat rodret och gått ombord i BB förliga båt.

Jungman Ekberg: Utkik på backen. Lämnat i STB förliga båt.

Maskinassistent Bengtsson: Frivakt. Var på båtdäck vid första explosionen . Lämnat i BB förliga båt. En halvtimme senare gått över i motorlivbåten och genast kunnat starta motorn som båtens besättning inte kunnat starta. Såvitt han kunde se var motorn utan fel men gick varm efter en stund enär kylvattenpumpen skadats och inte fungerade.

Båtsman Isaksson: Befann sig på bryggan vid första explosionen. Av Ie styrman beordrats purra ut besättningen. Lämnat i STB förliga båt. Hört berättas att motorlivbåtens motor prövats då och då, senast på Rivöfjorden den 5.1.

Ie styrman: Den på sjökortet nr 90 med C utmärkta punkten för kursändring var belägen på N57° 38′– O. 3° 55′.

Crew list (Adresser SKN)

Befh Arthur Fredrik Ranke, Hornsgatan 47, Stockholm, 6.-90 (1940)

Ie styrman Torsten Julius Johansson, Villa Berg, Mölnlycke, 23.2.07 Gullholm (5 år ombord)

2e styrman Bror Gustav Kollberg, Skånegatan 33, Göteborg

3e styrman Erik Gustaf Adolf Warheim, Södra Vallgatan 20, Kävlinge

Ie stelegrafist Erik Gösta Nyberg, Eldaregatan 4, Gtbg, (Uppgång B.)

2e telegrafist Olof Lennart Lindblad, Värtavägen 55, Stockholm

Chief Carl Gustaf Ludvig Sjögren, Krageholmsgatan 46, Malmö 9

Ie maskinist Anders Oscar Lundquist, Kungsklippan 22b, Sthlm, 32 år (Ombord sedan 1937)

2e maskinist John Erik Revstedt, Lönngatan 54 e, Malmö

Kylmaskinist Jogn Birger Lennart Johnsson, Falkenbergsgatan,11,Malmö

Maskinassistent Gustav Verner Bengtsson, Fiskarégränd 25,Landskrona (22 år till sjöss)

Elektriker Henry Valdemar Johansson, Karl Johansgatan 61, Göteborg

Båtsman John Ivar Isaksson, Halsvik, Styrsö, 44 år (4 år ombord)

Timmerman Ernst Arne Leopold Karlsson, Kvartersgatan 4b, Göteborg

Matros Petter Ewald Patriksson, Gullholmen

Matros Fingal Sixten Boberg, Djurstörmsgatan 18, Gtbg, 32 år (1 år ombord)

Matros Johan Arthur Andersson, Flatön, Kårehagen

Matros Axel B. Winroth, Skreanäs.

Lättmatros Algot Rudolf Bertil Berg,Edsvik, Grebbestad

Lättmatros Sten Werner Mårten Thelander, Mellerud

Lättmatros Frithiof Bernhard Fransson, Nyströmsgatan 18, Götborg

Jungman Bo Gustav Hugo Ekberg, Allmänna Vägen 24, Gtbg, 21 år (12 dagar ombo

Forts

BRASIL 9 .1.43

Crew list forts

Jungman Elving Axel Birger Börjesson, Fallhagsvägen 24, Kalmar
Jungman Erik Waldemar Olofsson, Logen , Lyse
Svarvare Nils Gustav Nilsson, Lina Tegelbruk, Södertälje
Ie motorman Erik Oscar Sterner, % Petterson, Sandlyckan 6b, Lillhagen
Ie motorman Nils Oscar Göthe, Björcksgatan 25, Göteborg
Ie motorman Frans Oscar Nygren, box 29, Vännäs
Ie motorman, Tage Anders Evert Berg, box 52, Oxelösund
2e motorman Alfred Manfred Rosenkvist, % Oscar Sjöberg, Bangatan 18Gtbg
2e motorman Viking Gustaf Valentin Ottosson, Persmåla 3, Nybro
2e Motorman Helge Roland Johansson, Svengrensgatan 6, Eskilstuna
2e motorman Karl Johan Andersson, Lilläng, Gräsö, Öregrund
Motorelev Karl Einar Valter Linnér, Ringgatan 13a, Malmö
Stuert Erik Anselm Berglund, Tunnbindaregatan 15, Göteborg
Ie kock Thure Lysell, Godhemsgatan 25, Göteborg
2e kock Sten Gustav Lökholm, Knapegatan 10, Göteborg
Stuertsbiträde Ragnar Karl Malte Eurenius, Malmköping, 22 år
Kockelev Rolf Göte Svedholm, Hj.Brantingsgatan 25, Göteborg 8
Salongsuppassaren Sven Hans Liljegren, Frejagatan 2, Svedala
Mässuppassare Paul Eugen Andersson, Kungsgatan 10a, Göteborg

Statens kontrollofficer,Kommendörkapten Nils G.A.Unnérus,Sthlm, 9.7.85
(Avliden maj -58)

Kontrollofficern,KK Unnérus, Rapport till CM och UD .



Härmed får jag vördsamt avgiva följande rapport angående minkatastrofen c:a 60′W. Stavanger den 9 ds, varvid lejdbåtarna Sveajarl och Brasil förolyckades.

För resan mellan Göteborg och olycksplatsen är intet av vikt attrapportera. Drivminor kunde icke observeras. Den 9.1 kl 07.35 iakttogs den första minexplosionen på Sveajarl, som då befann sig ca 5′ nord om Brasil Detta ökade avstånd beroende på att fartygen i formeringen börjat skilja på sig för att, enlig bestämmelserna, vid punkt D ha intagit ett läge 50′ från varandra. Strax efter första explosionen avgingo från Ecuador tvenne livbåtar för assistans och diskuterades pm Brasil samma åtgärd.Innan någon av Brasils livbåtar sjösatts

BRASIL 9.1.43

för detta ändamål träffades Brasil kl 07.55 på BB sida av en mina och fick genast stark BB slagsida. Livbåtarna bemannades omedelbart och voro samtliga 4 livbåtar i sjön och fria från fartyget ca 3 minuter efter explosionen. Själv befann jag mig vid tillfället ifråga på bryggan ca 10 meter akter om platsen för explosionen. Vid tillfället rådde sydlig vind 7 sekundmeter och sjön kunde då betecknas som medelmåttig. I livbåtarna diskuterades huruvida vi skulle återvända till Brasil för att om möjligt bärga henne, men ansåg jag att innan något åtgjordes i denna sak, befh på Brasil därom borde giva besked.Till följd av skad i vänstra foten hade befh på Brasil redan embarkerat Ecuador, varför jag ansåg att vi borde hålla oss avvaktande till dess hans besked kunde erhållas. Kl 08.55 träffades emellertdi Brasil av nästa minexplosion, även den på BB sida och sjönk fartyget efter 13 minuter. Att med Brasils besättning embarkera Ecuador ansåg jag i likhet med övriga livbåtar mycket riskabelt och tänkte vi därför segla in mot Norska kusten.Under tiden hade emellertid vindstyrka och sjö så avsevärt ökat och med hänsyn till kylan, som dock vid tillfället icke var minus, snarare några grader plus, ansåg vi klokast, om ock mycket riskfyllt,att embarkera Ecuador. För att i viss mån minska risken för Brasils besättning ombord på Ecuador förtöjdes livbåtarna t.v. i långa sladdar från Ecuadors förstäv. Under hela denna tid brann Sveajarl med då och då tydliga expolsioner; om orsakade av minor eller av explosioner inom fartyget var omöjligt att avgöra. Vid 10-tiden bröts Sveajarl mitt itu med förstävarna fortfarande brinnande men ännu flytande . Strax efter kl 10 observerades ett tyskt flygplan, med av alla tydligt igenkända märken, kommande från land, vilket flygplan på mycket låg höjd cirkulerade under en kvarts timmes tid i lovar omkring platsen för minsprängningarna. Vid detta tillfälle befunno sig på havet följande: Ecuador, de sönderssprängda delarna av Sveajarl , spillror, flottar och vrakgods från den nu sjunkna Brasil, Brasils 4 livbåtar, Ecuadors 2 livbåtar och minst en livbåt från Sveajarl. Klar sikt rådde vid tillfället ifråga. Flygplanet återvände till synes mot land. Det måste betecknas såsom anmärkningsvärt att rapport från detta tyska flygplan till vederbörande icke redan då föranledde några för mig kända åtgärder från tysk eller norsk sida. Hade rapport ingått onedelbart borde hjälpfartyg kunnat inträffa på olycksplatsen i god tid före mörkningen. Fram emot 14-tiden ansågs det icke rådligt att under tilltagande oväder längre hålla Brasils livbåtar förtöjda vid Ecuador, utan tilläts besättningen embarkera detta fartyg och hissades tre av livbåtarna och nedsattes på Ecuadors däck. Den fjärde livbåten förankrades såsom vakare för att få en viss säkerhet för att icke Ecuador kom in i det farliga området. Vattendjupet var enligt ekolod 130 meter.

Fram emot [illegible]

BRASIL 9.1.43

kl 16 inkom Ecuadors ena livbåt med besättningen till ytterlighet utmattad och medförande 3 från Sveajarls livbåtar upptagna brända besättningsmän, varav en mycket svårt. Sveajarls andra livbåt arbetade oförtrutet mot vind och sjö ((Obs. Det var bara en båt från Sveajarl, inte två)) för att nå Ecuador, men oaktat ytterligare en livbåt med lång sladd - ca 1000 meter - från Ecuador tilläts driva mot lä för att dymedelst "minska vägen" för Sveajarls andra livbåt ,kunde densamma icke taga sig upp mot fartyget. Sveajarls livbåt var nu ur sikte. Ecuador höll sig kvar på platsen tills efter mörkningen, men då den förankrade livbåten (vakaren) försvann ur sikte ansågs rådligast och efter hållet skeppsråd att med Ecuador återvända till Kristiansand. Risken att med Ecuador söka nord på för ernående av kontakt med egen livbåt och ev. med Sveajarls, ansågs alltför riskabelt. Ecuador återvände således till Kristiansand dit ankomsten skedde söndag kl 15, och där, genom tillmötesgående av de Tyska myndigheterna,ambulanser och läkare voro tillstädes. För mitt vidkommande vill jag särskilt framhålla den Tyska beredvilligheten att låta mig per ilsamtal komma i förbindelse med mitt hem. I särskilt reserverad kupé i Wehrmachtzug avreste jag kl 21.0 till Oslo, där jag älskvärt omhändertogs av vår generalkonsul Claes Westring.Vid ankomsten frågade konsul Westring om jag hade något emot att bli intervjuad av TT:s representant. Detta hade jag givetvis ingenting emot, då anhållan framfördes av vår officielle representant,men tillhöll jag tidningsmännen , att intet fick publiceras förrän hans manuskript av mig rättats och kontrollerats.På e.m kom detta manuskript i min hand och upplästes detsamma i generalkonsulns närvaro, varefter texten intelefonerades till kommendör Strömbäck,varvid några smärre ändringar vidtogos, t.ex min hypote att explosionen förorsakats av en förankrad mina och andra vissa avståndsuppgifter som ansågos obehövliga. Först därefter överlämnades manuset till tidningsmannen för publikation. Några uppgifter angående förankrad mina, som varit tillsynesi t.ex Stockholmstidningen, härleder sig tydligen från manuskriptet innan detsamma av mig blivit godkänt. På anmodan av Admiral Norwegen ,och i sällskap med generalkonsul Westring, gjorde jag honom min uppvaktning på måndagen, varvid olyckan blott i stora drag omnämndes, men varvid jag fick tillfälle att till honom få framföra mitt tack för det utmärkta sätt varpå de Tyska myndigheterna i Kristiansand och Oslo visat sitt deltagande. Admiral Norwegen syntes dock vilja påskina att vi icke följt anbefalld kurslinje, men då jag påpekade för honom dels de utmärkta navigeringsanordningar som funnos på dessa båtar, och dels den korta distans som löpts efter senaste ortsbestämningen i sikte av land, modifierade han sitt yttrande och lät förstå att mindre fel i kurslinjen givetvis lätt kund tänkas.Själv är jag ganska förvissad om att några större fel äro fullständi

BRASIL 9.1.43

otänkbara, men därom får väl sjöförklaringen giva närmare besked. Jag vill till slut som min bestämda uppfattning hävda att åtminstone den explosion som inträffade i min omedelbara närhet varit förorsakad av en förankrad mina (ev torped), som träffat fartyget i slaget, ty fartyget faktiskt lyftes med våldsam kraft, varvid, enligt hörsägen, en del av lastluckan slets upp av lufttrycket. Så hastigt som dessutom båtarna kommo i sjön, och då jag själv befann mig i förliga livbåten om BB, borde ett hål i fartygssidan, förorsakat av drivmina, kunnat iakttagas. I övrigt kan meddelas, att man under hela färden längs Norska kusten inga som helst drivminor iakttogos. Enligt vadjaghar mig bekant är ingen av Brasils besättning skadad med undantag av att befh och jag själv fått i vänstra foten någon muskelbristning, varför bot sökts och provisoriskt förband anlagts genom tillmötesgående av de Tyska myndigheterna. Inga personliga tillhörigheter har vare sig jag själv eller besättningen kunnat rädda och måste jag beklagligtvis rapportera att kurirposten i sin helhet gått förlorad. Avskrift avdenna rapport är avlämnad till Chefen för Marinen.

Stockholm 13 januari 1943

N.Unnérus

Kommendörkapten

(Överlämnas för förtrolig kännedom till CM, notarie Möller,KK, direktör Högberg, dir. Lange, generalkonsul Gunnar Carlson och generalkonsul Axel Ax:son Johnson.)

OBS. Denna rapport saknas på UD i vol H 1554 (Kontrolloff. rapporter) men en kopia hittas insatt på "Allmänt Kon.off. " i vol 1552.

Förtroligt med 2 bilagor till generaldir. Sahlin,KK 21.4.43 från UD, Handelsavdelningen

UD anmodade på sin tid Generalkonsulatet i Oslo att genom Tyska vederbörande i Norge söka erhålla närmare utredning beträffande omständigheterna i samband med förolyckandet av Barsils och Sveajarls besättningar, särskilt ifråga om radioförbindelserna med Norska kuststationer, samt rapporter från det tyska flygplan, som den 9.1 passerat över olycksplatsen. Med anledning härav har från Generalkonsulatet numera ingått dels en redogörelse från Marine Oberkommando in Norwegen för de verkställda undersökningarna och dels ett i anslutning härtill insänt handbrev från t.f. konsul Öhrwall, innehållande vissa kompletterande upplysningar. Ifrågavarande utredning överlämnas härjämte för det intresse densamma må äga.

Enligt uppdrag

T.f. Byråchef.

Kronzon

BRASIL 9.1.43

Rügen-Radio und Kopenhagen für übermittlung dieser Notiz an Bergen gerufen. Rügen-Radio hat nicht direkt mit Ecuador in verbindung gestanden und auch nicht die übermittlung der Funksprüche von Kopenhagen nach Bergen übernommen. Für das zukünftige verhalten kann den Schwedenschiffen nur empfohlen werden, derartige dringende Nachrichten als Funksprüche mit einem der International festgelegten Notanrufe einzuleiten, und sich nicht nur an eine bestimmte Funkstelle zu wenden.

II. Flugzeugmeldungen :

An 0.1.43 sichtete ein Ju.88 bei rückkehr von einem Aufklärungsauftrag um 11.20 Uhr zwei Schwedenschiffe,davon eines in sinkendem zustand im Seegebiet westlich Stavanger. Das Flugzeug hat keinem Funkspruch abgegeben, da es unmittelbar vor der landung stand und die Spruchabgabe als Funkspruch keine wesentliche abkürzung der übermittlungszeit ergeben hätte. Um 13.15 Uhr wurde der vorgang an den zuständigen Fliegerführer und kurz danach an die zuständige Seedienststelle weitergegeben. Im verlaufe des 9.1 war ein start von Seenotflugzeugen wegen äusserst schlechter Wetterlage nicht mehr möglich. Im verlaufe des 10 und 11.1 wurden zur Sache der beiden vermissten Rettungsboote des Schwed.Dampfers Sveajarl mehrere Flugzeuge des Seenotdienstes und des zuständigen Fliegerführers eingesetzt. Darüber hinaus waren 3 Norwegischen Rettungsboote ergebnislos unterwegs. Lediglich das Wrack des Sveajarl wurde in 59 43′N - 4 40′Ost festgestellt.

Für das Marine-Oberkommando
in Norwegen.
Der Chef des Stabes I.V.

================== ==================== ================

Handbrev från t.f konsul Öhrwall t. byråchef Ståhle, dagtecknat Oslo 16.4.43?

I anslutning till dagens officiella skrivelse nr 660 GK, 16.4.43, ber jag få meddela följande:

Noggranna undersökningar från Tysk sida ha icke kunnat klargöra varför ms Ecuadors anrop till Norska kustradiostationer icke uppfattats. För den händelse Ecuador använt sig av en rörsändare, kunde saken möjligen förklaras därmed att sändningen ägt rum med någon grads eller halvgrads förskjutning ovan eller under 600 m. våglängden. Då de Norska kustradiostationernas mot-

BRASIL 9.1.43

MARINE - OBERKOMMANDO IN NORWEGEN. Oslo den 10 April 1943

B.Nr.G- 16149 -AI.

An das Schwedische Generalkonsulat ib Oslo.

Die auf dortigen wunsch angestellten ermittlungen über den Funkverkehr und die Flugzeugmeldungen bei untergang der Schwedischen Schiffe "Sveajarl" und "Brasil" hatten folgendes ergebnis?

I. Funkverkehr:

1) Norwegen Funkstellen:

a) M.F.S.,Oslo:
Anrufe des ms Ecuador wurden nicht gehört. Es wurde lediglich um 09.40 und 09.55 kurzer verständigungsverkehr von Göteborg an ms Ecuador gehört.

b) M.F.S. Tjörne?
Anrufe des ms Ecuador wurden gleichfalls nicht gehört. Im laufe des 9. und 10. wurde kurzer verständigungsverkehr zwischen Göteborg und ms Ecuador abgenommen.

c) M.F.S. Kristiansand- Süd:
Funkverkehr des ms Ecuador wurde nicht gehört. Lediglich ein anruf von Göteborg an ms Ecuador um 09.40 und eine Empfangsbestätigung über einen Spruch Nr I von Göteborg an Ecuador um 12.15. Um 14.06 wurde dann noch verständigungsverkehr zwischen diesen beiden Stationen gehört der um 14.11 abgebrochen und vermutlich auf der zuständigen Arbeitsfrequenz fortgesetzt wurde.

d) M.F.S. Stavanger:
Wie unter c)

e) M.F.S.Bergen:
Wie unter c)

Genaue Gründe für das nicht-durchkommen der von ms Ecuador gefunkten Nachrichten können nicht abgegeben werden. Kritsiansand-Süd meldete starke Luft Störungen, die jedoch in Bergen und Stavanger weniger in erscheinung getreten sind. Der verständigungsverkehr wurde in Oslo mit geringer Lautstärke und Tjöme mit grösster Lautstärke gehört.Zusammenfassend kann gesagt werden dass die Empfangsverhältnisse an der Norwegiechen Küste sehr stark schwanken, ohne dass bisher die ursachen hierfür einwandfrei geklärt sind.

2) M.F.S. Rügen Radio:

Gem. Funktagebuch der Küstenfunkstelle Rügen-Radio hat das Schwedische ms Ecuador zu versciedenen Zeiten die Norwegischen Küstenfunkstellen ohne erfolg gerufen. Die Notiz wurde später von Ecuador an Kopenhagen Radio abgesetzt. Um 11.54 wurde

forts

BRASIL 9.1.43

tagningspparater voro noggrannt inställda på 600 m. våglängden, hade anropet i så fall icke uppfattats. Rügenstationen vore emellertid en större station med mera personal som ofta " söka i etern." Därvid hade man måhända kommit att uppfatta Ecuadors anrop.Man har vidare fäst sig vid att Ecuador icke utsänt SOS-signaler.

Det av de skeppsbrutna iakttagna planet var ett spaningsplan av typ Ju-88 som vid sin återkomst 9.1 kl 13.15 genast avgav rapport om olyckan. Vindstyrkan och sjögången blev på e.m så stark att man icke ansåg sig kunna sända ut räddningsflygplan. På platsen tillgängliga räddningsbåtar voro även för små för att kunna ge sig ut i rådande väderleksförhållanden.Först dagen efter, alltså den 10 januari, kunde räddningsförsöken igångsättas, varvid 3 hydroplan av typ Muster Do 24 och 3 räddningsfartyg insattes. - Den 11.1.utsändes åter 2 hydroplan som fortfarande kunde sikta fartygsvraken drivande med kölen upp. Den 12.1 blev vädret så dåligt att vidare sökande ansågs omöjligt. Man anser för troligt att livbåtarna sjunkit redan natten mellan den 9 och 10 januari. Från Tyska marinens Kuststation i Stavanger har följande tabell lämnats å vind och sjö under tiden 9-11.1.43

Stavanger	9.1.43	kl 6.00	Vindstyrka	SO 4,	sjö 2,	mycket dålig sikt.
-"-	101.43	-"-	-"-	SO 5-6,	sjö 4,	mycket dålig sikt.
-"-	11.1.43	-"-	-"-	SO 6-7	sjö 5	mycket dålig sikt.

Någon yttreligare utredning i saken från Tysk sida torde icke kunna påräknas

---

KK memorial 23.2.43 Ej för publicering. HEMLIG

Orsak: ms Brasil synes tillsammans med m/t Sveajarl hava NW om Sörborstarne kommit in i ett förankrat minfält, vilket i all hemlighet utlagts på en relativt begränsad rygg av den 200metersbank, vars 120-140 meters höjdsträckning går i NW-lig -SO.lig riktning. Dessa minor som av beskrivningarna att döma haft osedvanligt atark sprängverkan, sände Brasil till botten efter 2 våldsamma explosioner. Fartygets position då det sjönk har lämnats med ledning av uppgifter från befh på ms Ecuador, men då dennes beräkningar senare icke visat sig hålla streck, vill det synas, som om Brasil sjunkit ett 10-tal naut. mil WNW om ovan nämnda ställe i sjökortet.

Vad Brasils motorlivbåt beträffar torde man av de ombv. maskinisterna rapporter kunna draga den slutsatsen att fel i motorn uppstått vid båtens sjösättning till följd av fartygets slagsida, och att vid tillfället särskilt kylvattenspumpen kommit til skada.

Ex Officio

Bo Bergström

BRASIL 9.1.43

Telegram till rederiet från Ecuadorsbefh 9.1.43

Brasil Sveajarl krigsförlista Nord 58 48 Ost 03 36 Brasils besättning alla räddade. Sveajarls telegraferar senare. avvaktar besättningarnas ombordkomst. Rekommenderar återvända Kristiansand. =

Brev till SKN från Mårten Henriques, Gbg 18.1.43

Ang. ms Brasils sjöförklaring:

Enl. telefonbesked på lördag f.m från Rådhusrättens 2dra avd till min byrå hade sjöförklaringen utsatts att upptagas mån kl 14. Undertecknad, som personligen var förhindrad att i lördags underrätta Eder - jag var nämligen på återresa från Stockholm till Göteborg - utgick ifrån, att ni önskade vara representerade vid sjöförklaringen och inställde mig därför vid denna såsom ombud för Eder.

Det förklarades vid sjöförklaringen avbefh att han följt de kurser som han av Sjöfartskommittén i Göteborg anvisats att följa. Sista ortsbestämningen innan olyckan inträffade hade gjorts den 8.1 kl 16 vid Lindesnes. Det talasi rapporten om en punkt C som passerats kl 02.45. Att fartyget var där hade bestämts genom död räkning, d.v.s. det ansågs framgå av loggning med släplogg och ekolod som verkställts. Olycksplatsens belägenhet hade uppgivits i enlighet med uträkningar som gjorts av befälet å Ecuador. Även detta bestämmande hade skett medelst död räkning. Man hade ombord å de 3 fartygen brukat kollationera sina positionsuppfattningar vid middagstiden, då det icke varit särskild anledning att tidigare kollationera beräkningarna. Beträffande punkt C hade icke någon kollationering ägt rum. Befh hade icke fått några uppgifter om var minfält funnos utlagda. Sedan befh och de närvarande besättningsmännen hörts, anhöll Ie styrmannen om att få uttala sin stora besvikelse över att det tyska flygplan (se sid 10) som på fm visat sig över olycksplatsen, icke anskaffat hjälp. Han menade på ,att, om det varit frågan om tyskt eller engelskt krigsmanskap, så hade flygplanet skaffat hjälp, men när det var frågan om neutrala, så lämnades de åt sitt öde. - Jag har begärt protokoll över sjöförklaringen och skall tillsända Eder sådant, så snart det blir tillgängligt.

Högaktningsfullt Mårten Henriques

U.D.P.M

Angående Ecuadors position vid Brasils & Sveajarls förlisning

Med anledning av UD:s PM den 18.1. beträffande Ecuadors position enligt loggboken vid Brasils & Sveajarls förlisning, har red AB Nordstjernan tillställt UD följande utdrag ur Ecuadors skeppsdagbok, varav synes framgå att

BRASIL 9.1.43

det av tyska vederbörande gjorde utdraget är inkorrekt,vad beträffar införningen den 8 januari kl 18.40:

1943

8 januari kl 13.48 avgått från Kristiansand.
15.44 styrt eft. lotsens ledning. Lämnat lotsen vid Ryvingen.
16. kurs 270° Vind NO2, barometer 766, temp. -5C
16.43 var kussen enligt pejling Lindesnes fyr i rv 355°.
17.40 kurs 275° - distans 13'
18.15 kurs 270° - distans 9'
18.40 kurs 272° - distans 5'
20. kurs 270°-distans 15'. Vind NO 2 ,barom.767,temp -2,klart
12 midnatt kurs 272°,dist. 41',vind W3 ,barom.767,temp +2
Skyad luft med lätta snöbyar
9 januari kl 02.50 kurs 272° distans 26'
04 kurs 354°,dist. 12'. Vind W 3,barom.767,temp.+2, snöbyar.
08 varierande kurser i Sveajarls kölvatten mellan 354° och
10°, distans 39', vind varierande 3,barom.768,temp.+ 3
mulen luft med snöbyar.
08.08 stoppat bägge maskinerna.

Stockholm 2.2.43
Byråchef Ståhle - UD

Brev från Ecuadors befh till rederiet ,Strömstad 8.2.43.

Åberopande dagens telefonsamtal med kapten Meyer följer härmed de kurser som styrts under tiden kl 15.44 - 16.43 den 8.1.
Rv 230° i 1½'
Rv 272° i 7'
Rv 268° i 5'
Det vill säga från platsen där Kristiansandslotsen lämnades, omkring 1½ mil innanför Ryvingen kl 15.44 och sedan Steiboernes prick passerats sattes kurs midwaters mellan Gjesslingerne och Udvaare och därefter ca en distansminut syd Lindesnes.

Högaktningsfullt
Oscar Gedda.

Handbrev byråchef Ståhle,UD, till Gen,konsul Gunnar Carlsson
Daterat Stockholm 26.1.43

Åberopande din skrivelse av 19 ds beträffande positionen för Brasils och Sveajarls förlisning, får jagmeddela, att ms Ecuadors ekolod,enligt meddelande till rederiet, utvisade följande djup före resp. efter olycksillfället: Kl 3 - 4 famn Kl 4- 51famnar kl 8 - 71 famnar kl 10 - 71 famn
kl 11 71 famnar kl 12 - 71 famnar

De förlista fartygens loggböcker gingo förlorade. Ståhle

BRASIL 9.1.43

Handbrev Gen.konsul Gunnar Carlsson till Ståhle, UD, 15.2.43

Jag får härmed erkänna mottagandet av ditt brev av den 11 ds med avskrift av brev från befh på Ecuador rörande vissa kurser, och ber jag samtidigt få återkomma till dein P.M av den 2 ds rörande Brasils och Sveajarls positioner. Av de av Ecuadors befh nu senast lämnade uppgifterna framgår att när fartyget ändrat kurs norröver vid punkt C - N. 57°58' - O. 3°54' - var fartyget 9' västligare än den punkt där ändring nordvart bort ske. Enligt de lämnade uppgifterna styrde fartyget sedan från kl 04 till kl 08 "varierande kurser i Sveajarls kölvatten." - Det är följaktligen fullkomligt omöjligt att med utgångspunkt från denna uppgift exakt ange platsen för olyckan. Av de uppgifter som tidigare lämnats av befh på Brasil, framgår emellertid att Brasil minsprängts på lat N 58°53' - och mellan long.O. 3° 16' - O.3° 21', det vill säga 11 till 12 sjömil väster om den fastställda kurslinjen. Det finnes icke något i de av Ecuadors befh lämnade uppgifterna som motsäger detta förhållande, vilket dessutom också bestyrkes av de tidigare lämnade uppgifterna rörande det av ekolodet vid tillfället utvisade djupgåendet. -Så vitt jag kan förstå, har olyckan ev. sin grund i att Sveajarl av strömsättning eller andra omständigheter satts för mycket västvart och sedan icke, på grund av frånvaron av ekolod, tillräckligt effektivt kunnat kontrollera sin postion. Befälhavarna å Brasil och Ecuador ha, av de lämnade journaluttdragen att döma, tydligen styrt i Sveajarls kölvatten utan att taga hänsyn till att vad de ombord å dess fartyg befintliga ekoloden bort antyda, nämligen att fartygens positioner voro betydligt västligare än den kurslinje som skulle följts enligt de av Sjöfartskommittén lämnade instruktionerna.

((UD förtroligt sänt föregående handlingar till Dir.Lange,SKN,den 18.2.43))

(Gunnar Carlsson var ordförande i Sjöfartskommittén)

Brasils livbåtar och flottar

Ecuador anlände till Strömstad på em den 13.1.43 och avlämnade där en livbåt och en motorlivbåt från Brasil, men behöll Brasils andra livbåt som ersättning för sin egen förlorade båt. De 2 båtarna togs med ms Nordstjernan till Göteborgs frihamn och den 13.2 köpte rederiet båtarna av SKN för 2900:- Länsmannen i Haram rapporterade 10.8.43 till Fylkesmannen i Möre og Romsdal att fiskaren Johan Fjörtoft dit inbärgat en livbåt märkt Brasil- Stockholm. Bärgaren övertog i febr 44 båten för 200 NKR. - Fiskare Oluf Larsen, Saltöy, Froan, pr Trondheim, bärgade den 19.2 på ett skär utanför Saltöy på Froöerne en flotte från Brasil. Den var svårt ramponerad och bärgade under livsfara. Flotten hade i den storm som rasat på kusten i långa tider

BRASIL 9.1.43

passerat många skär och grynnor innan den hamnat där den påträffades. Alla sex järnfaten var hopknycklade och vattenfyllda, provianttankarna likaså hopklämda och vattenfyllda. Allt som fanns kvar av utrustningen var en fillet sjösäck och 2 signalflaggor som fastnat i bråten. Det tog flera dagars hårt arbete att bärga den i stycken in till fiskeläget. - SKN skrev 16.3.43 till Larsen att " Vi ikcke hava någon erinran emot att ni disponerar över fflotten på sätt ni själv kan finna för önskvärt."

Assurans och effekter

SKN 21.1.43 utbetalat till rederiet 5.075.000:- plus en revers, löst 15.2, på ytterligare 1.925.000:- kr

SKN 23.9.43 ersatt rederiet för effekter med 29.071 kr

Brasils befäl hade genomsnittligt större värden med sig än befälet på fartyg i Tysklandstrafiken,men så kände de sig också säkra på sitt lejdfartyg. Befh tog upp förluster för 8524 kr plus instrument för 1500:-

Han förlorade fickur, namnplåt och cigarrettfodral i silver, manschett- och skjortbröstknappar i guld, 5 kostymer, en smoking, 2 tropikkostymer, rökrock, 2 blå uniformer, uniformskappa, 12 vita uniformer, 2 överrockar, trenchcoat, gummirock och sydväst, 36 skjortor, 40 par strumpor, 28 st slipsar,8 par skor, garderobskoffert, väggklocka, en radio värd 450:- skrivmaskin, sextant, böcker för 250 etc etc.

Ie styrman förlorat för 4837:25 (SKN 1012:50) inkl 3 tavlor 550:-

Jungman Olofsson hade med sig en grammofon 90:- och 60 skivor à 3:-/st.

Många av manskapet hade egen radio och kamera.

Kockelev Svedholm medförde också han en grammofon 65:- och 30 skivor.

För en gångs skull ersatte SKN denna gång instrument till fullo utan strykningar, vilket innebar att Ie skocken fick 50 kr för 8 kokböcker och stuert 103:- för konditoribok, 2 kokböcker och gastronomisk ordlista.

Kontrollofficer Unnérus fick 15.1.43 ut 3000:- på effektförsäkring i SKN enligt papper på SKNEVII vol 360.

SKN EVII 360-62 LASTMANIFEST

Sågade trävaror 986790 kg 429,052 stds = 52.904 st deals,battens & boards of whitewood and redwood (pine spruce)

Från Statens Skogsindustrier, Sthlm

===

Papper 471 lådor 94710 kg & 502 balar 112.806 kg

från Munkedals AB,Munkedal genom August Leffler & Son

forts

BRASIL 9.1.43

LASTMANIFEST forts

Papp (Leatherboard) , 493 rullar , 34398 kg C.Chr.Olsen & Co, Gtbg

Papp (Ledger paper) 135 balar 24052 kg Göteborg-Dals pappersbruk

Papper (Papelde envolver) 22 balar 5389 kg Fiskeby Fabriks AB,Norrköping

Papper (Tidningspapper,papel diario) 136 rullar,51050 kg A.Sjöholm AB, G tbg

Papper 15 balar 4029 kg
Kartong (Cartulina marfél) 21 balar 5629 kg AB Hedström & Co, tbg
Duplexpapp (Carton ferrabo) 20 balar 5292 kg

Papper 471 lådor 94710 kg & 502 balar 112.806 kg Munkedals AB

Papper (Papel de envolver) Omslagspapper,147 rullar & 20 balar 20161 kg
AB Mölnbacka Trysil,Mölnbacka

Papp (Carton Forrado) 41 balar 10.850 kg AB Papyrus,Mölndal

Papper (Omslagspapper) 2292 rullar 96056 kg Billeruds AB, Säffle

Elfenbenskartong 20 balar 5247 kg AB Fr.Waren & Co, Gtbg

Papper (Greaseproof wrapping paper) 13 balar, 1 paket 3195 kg F.Waern &Co Gtbg
Kraftpapper (Papel para envolver) 84 rullar 9990 kg Ekman & co, Gtbg

Papper (Tidningspapper) 2113 rullar 1.022.128 kg Holmens Bruks & Fabriks AB i Norrköping

Papper (Omslagspapper) 853 rullar 13.550 kg Holmberg,Fassbender &co,Sthlm

Papper 274 balar & 190 rullar 83.683 kg N.Troedsson & Co AB, Gtbg

Papper (Omslagspapper) 218 balar & 48 rullar 109.675 kg AB Stjernfors-Ställdalen i Ställdalen.

Papper(Tidningspapper) (Papel diario con lineas) 2178 rullar 112.251 kg
från Elof Hansson, Göteborg

Papp 196 balar 51.352 kg Nissaström AB, Halmstad

==

Spik (Hästskosöm) 2436 lådor 95843 kg AB O.Mustad & Son, Göteborg

Glasvaror 33 lådor 1590 kg Orrefors Glasbruk
(Omfattande konjaks-vin-cocktail-likör- champagneglas.Kandelabrar. Karaffer, tallrikar etc etc)

Separatorer mm 98 lådor 2130 kg Eskilstuna Separatorer AB
(Cream separators and parts, butter churns, butter workers)

Trämassa 250 balar torr silfitmassa 50800 kg Essvik AB, Sundsvall

Kalk 300 fat & 1000 kraftpapperssäckar Tiza en poluz 101.020 kg
Från Holmberg,Fassbender & Co AB, Sthlm

Forts

BRASIL 9.1.43

LASTMANIFEST. forts.

Kullager (Ball bearings & roller bearings) 340 lådorv 32117 kg Från SKF
Partiet värt 425.800 kr

Pappersmassa 2235 balar 378.570 kg Wifstavarf AB

Maskinfiltar (Fieltror planos) 19 lådor 6510 kg Elof Hansson AB, Gtbg

Häftttråd (Bookbinders wire) 24 lådor 4074 kg -"-

Pumpar (Bomba de vacio) 3 st i 3 lådor 4015 kg -"-

Separatorer (285 st Domo-separatorer)
Smörkärnor & Separatordelar 60 st } 191 lådor 7150 kg AB Baltic,Sthlm

Till La Metalurgica Sueca, Backström & Cia ltda,Santiago.

Blåslampor(Hurricane lamps) 129 lådor 6907 kg
Verktyg =(Laves ajustables mm) 13 lådor 1338 kg
Primus fotogenkök & delar 57 lådor 2226 kg
Verktyg & Wall Crabs , 3 lådor 230 kg
} AB B.A.Hjorth&Co Sthlm Totalt 10.701kg

Bandstål & Stångstål 44057 kg Brukskoncernen AB, Fagersta
(Omfattande 208 st stångstål, 156 buntar stångstål & 30 lådor bandstål)

Ångpannetuber i stål (Steel boiler tubes & cold rolled steel tubes)
42.830 kg Från Sandvikens Jernverk AB
Omfattande 282 knippen och 300 stycken tuber till La Metalurgica Sueca Backström & Cia ltda. Calle Peru 571. Buenos Aires.

Kirurgiska instrument 1 låda 32 kg Stilles Försäljnings AB,Sthlm

AEG-motorer 316 lådor 56.166 kg AEG, Västrås.
(Till största delen el. 3-fas motorer med squirrel cage rotors samt tillbehör till dessa som strömbrytare,kondensatorer etc)

Båtsmide (Marine hardware) 4 lådor 1257 kg AB Järnförädling,Hälleforsnä
(29 st kedge anchors, 13 st swivel anchors, 60 pairs of rowlocks, 125 swivels, 26 boathooks, 25 snatchblocks, 75 st jig snatch blocks, 485 st screw chain shackles, 625 standard wire rope clips,325 st wire rope thimbles)

Flintporslin 67 lådor 7620 kg Rörstrands, Lidköping
(Koppar, fat, tallrikar, terriner, thekannor, serveringsfat,tillbringare, marmeladaskar mm med & utan gulddekor)
För Metalurgica Sueca, Backström et Cia ltda,Casilla 2466, Santiago de Chile. SKN ersatt Rörstrand med 29302:96 kr

El motorer 238 lådor 3-phase squirrel cage motors 23680 kg

Transformatorer 9 lådor 2416 kg Sv.El.Mekaniska Industri AB Hälsingborg

Forts

BRASIL 9.1.43

LASTMANIFEST forts.

Nedanstående från Husquarna Vapenfabriks AB

Hushållsmaskiner 8 lårar, 54 kartonger, 1 låda 1436 kg
(42 kartonger köttkvarnar, 4 kartonger kaffekvarnar, 3 kartonger & 1 låda fruktpressar, 8 lårar ice cream freezers (Glassmaskiner) 1 kartong icepicks)

Symaskiner (Maquinas de coser) 120 lårar, 96 lådor, 44 kolli = 16.577 kg
Symaskiner i polerad ek, valnöt eller björk.

Kokplattor 25 lårar 4525 kg

Hushållsartiklar (Household ironware) 100 kollin 3324 kg
(Tinned mincing machines, Scandia tinned shoppers, spareparts for Realiance Mincers, Reliance ice cream freezers, ice picks, tinned fruit presses, food graters)

Gräsklippare (North Star lawn movers) 24 st 5-bladiga i 25 lårar
Vikt 486 kg

Cyklar 7 lådor med 39 cyklar utan däck 914 kg brutto

Element 5 lådor elemnet till kokplattor,ugnar & värmeskåp. 223 kg

Totalvikt av ovanstående partier 27455 kg

==

Bland kurirgodset

17 lådor böcker från Kungl UD, Stockholm innehållande 1964 ex i skinnband av "Sweden - A wartime survey" (Sthlm -42) samt 2600 ex i klotband.

1 koffert Tillhörig kapten Ivan Röjne, Sthlm, som skulle tillträda en post som attaché vid legationen i Washington (Själv flugit dit med sin hustru) Ass för 2000:- i Öresund
Innehöll herr- och damkläder samt kuddar,juldukar, en madonna, presenter och souvenirer.

1 låda möbler och personliga effekter & 1 låda effectos diplomaticos
Vikt 3300 kg Från generalkonsul Humberto Bidone till Intikesministeriet i Buenos Aires ,minister Oscar I-Barra.
Ej försäkrat i SKN

12 buntar av tidskriften "Ute och Hemma" 89 kg från Sv. Kyrkans Sjömans-
1 låda böcker & skrivpapper. vårdsstyrelse till Legacion Suecia,BA

Småpartier

I manifestet även små paket med prover på papper & kartong från olika firmor, en 7-kg låda med skinn av Platinaräv från J.G.Ullman & co till B.A. och 1 paket med 36 fick-knivar från Eskilstuna Knivfabrik.

Assurans

SKN utebetalat totalt 3.193.934:02 15.1- 3.3.43

Totala ass.värdet var 3.882.347 kr

BRASIL 9.1.43

Kransnedläggning från Boreland

20.9.43 avgick ms Boreland från Göteborg,kontrollofficer T.M.Simonsson, och löpte ut från Kristiansand den 22.9 kl 10.20. Den 23.9 i hela besättningens närvaro sänkte Simosnnson under enkla men värdiga former kransar i de farvatten där männen från Sveajarl och Ecuador senast syntes.

(Inget annat om lejdbåtskatastrofen i dessa akter)

T.Fredh.

Virriga minnen 40 år senare

I Terje Fredhs "Flykten och Hjälpen" (Lysekil 1982) Berättar båtsman Ivar Isaksson ,Styrsö, som var mönstrad på Brasil:
Natten före sänkningen låg jag i hytten och lyssnade.Jag kunde tydligt höra ljudet från ubåtarna motorer. Därför tror jag att Brasil och Sveajarl blev sänkta av torpeder och ej av minor. När vi skulle gå i båtarna blev det en del uppståndelse. I min livbåt blev det bara jag och en 16-årig uppassare.När livbåtarna var i höjd med relingen på Brasil högg jag av linan med en yxa. Sedan startade inte Pentamotorn och uppassaren kunde inte ro. Vi drev långt innan en livbåt från Ecuador tog oss under bogsering. Framme vid Ecuador vågade man inte ta ombord oss av risk för ytterligare explosion. Vi fick därför driva runt Ecuador från kl 8 på morgonen till kl 5 på kvällen.

Egna noteringar

Våldsam slagsida efter explosionen

Då den första explosionen från Sveajarl hördes kl 07.35 befann sig Brasil ca 5 sjömil akter om Sveajarl. Det var mycket mörkt med krabb sjö,vind S7. Stopp och back slogs i maskin, chiefen själv rusat ner för att hjälpa vakthavande maskinisten. Livbåtsalarm gavs i siren med korta stötar och utpurrning av alla beordrades. Samling på båtdäck med flytvästerna på. Båtarns klargjorts och delvis bemannats för att snabbt kunna firas. Stuertsbiträdet Ragnar Eurenius,Malmköping ,22 år, frös liksom alla andra. Det var kolossalt kallt och han hade bara mässjackan, ett par bomullsbyxor och skjortan på sig. Under arbetet vid båtarna lyste ljusen på Sveajarl åter upp ,hon låg ca 2000 memetr föröver. Nästan samtidigt träffades Brasil av en minexplosion 10 meter för om bryggan om BB varvid ett intensivt eldsken flammade till över förskeppet, fartyget lyftes ca 5 meter i vattnet och delar av lasten flög i luften ur de sprängda luckorna. Många på båtdäck kasrades omkull. Fartyget krängde över hårt STB och rullade sedan över åt BB och blev liggande med uppemot 40 BB slagsida. Alla 4 båtarna firades men på grund av slagsidan kom de flesta ombv i STB 2 båtar och endast ngt få män i BB båtar vilka under firningen släpade och slog mot fartygssidan och fick hårda törnar innan de kom klara. Befh Ranke vrickade vid hoppet

BRASIL 9.1.43

ner i BB båt nr 1 ena foten svårt med blodsutgjutning sim följd, och kontrollofficer Unnérus vrickade lätt sin ena fot. Kl 08.10 kom den andra explosionen på Sveajarl som klövs. En väldig eldpelare steg upp, det var bunkeroljan som brann i en jättepelare mot den långsamt ljusnande vinterhimlen. Det blev ljust som mittpå dagen, enligt Eurenius. "Det var fasansfullt alltihop." 2 livbåtar från Ecuador sågs på väg mot det brinnande vraket av Sveajarl. Folk skiftades nu över från de fullpackade STB-båtarna till BB-båtarna så att fördelningen blev jämnare. Vind och sjö ökade . Risken var överhängande att även Ecuador när som helst skulle träffas av en eller flera minor. Kl 8.56 träffades Brasil av en aexplosion midskepps BB, ljuset slocknade och stora delar av midskeppsdäckshuset och däcket demolerades. Liggande nästan på sidan sjönk Brasil kl 09.07 med aktern före och en stor oljefläck spred ut sig, belamrad av pappersrullar, lådor, flottar och vrakgods. Motorlivbåten nådde först Ecuador och kapten Ranke hjälptes ombord med sin skadade fot. Då båtens Pentamotor gått varm kunde den inte användas och båten kunde därför inte hjälpa de aandra båtarna som tänkt var, genom att bogsera dem. Klockan var då mellan 10 och 11 på fm. På grund av minfaran tilläts inte Brasils övriga 3 båtar att borda Ecuador utan tillråddes avvakta i närheten tills vidare. I det allt hårdare vädret togs till sist Brasils folk upp av Ecuador på e.m, liksom Ecuadors utsända livbåt under Ie styrmans befäl, medan 2e styrmans båt och Sveajarls STB aktre båt (den enda som kommit undan från Sveajarl) aldrig lyckades nå fram till Ecuador. Båda båtarna försvann i mörket drivande norrot och sågs aldrig mera till. Värden för 18.000.000 kr hade försvunnit i djupet som på platsen varierar mellan 140 och 160 meter. - Först backande och sedan på kontrakurs satte Ecuador kurs på Kristiansand och anlände dit kl 14.30 söndag 10.1 Här fick Eurenius låna en trenchcoat. Hemresan med tåg över Oslo för Brasils besättning och 2 man från Sveajarl fick göras i hopplockade tyska marinpersedlar. Först i Göteborg kunde de skeppsbrutna ekiperas.

Paravansvep för lejdfartygen

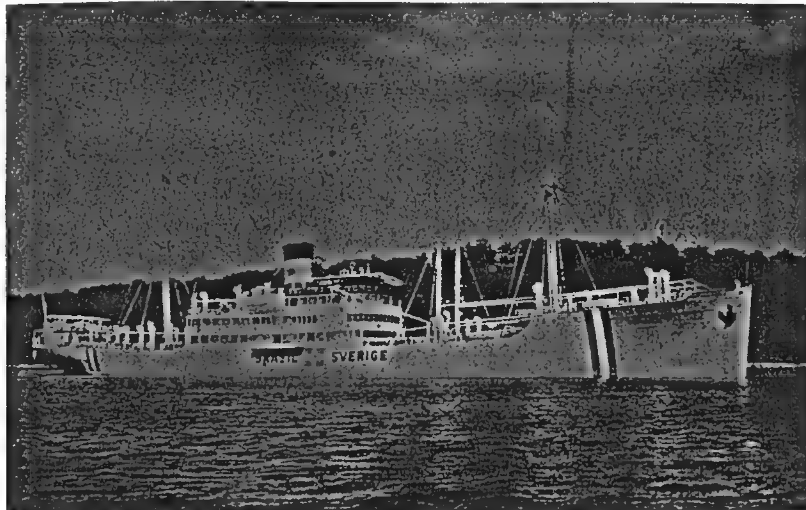
Efter lejdbåtskatastrofen 9.1.43 försågs alla lejdfartyg med paravansvep, men endast 11 minor sveptes bevisligen fram till nov 45 av följande fartyg: Sagoland, Thunaholm, m/t Julius och m/t Malmöhus svepte vardera en mina, Mangalore och Dahlia 2 st vardera och Danaholm 3. Den sista minan sveptes vid Norska kusten den 21 nov 1945 av Danaholm. Det är möjligt att ytterligare minor kan ha svepts nattetid utan att observeras. Av Dahlias 2 minor fastnade en i paravansaxen i NW storm med svårr sjögång och besättningen fick ett riskfyllt arbete att lägga av både tross och paravan.

Historik

Motorfartyg på 5301 brton byggt 1935 vid Göteverken i Göteborg av stål. L. 128,2 B 17 Tillhörigt Red AB Nordstjernan (Axel Ax:son Johnson) i

BRASIL 9.1.43

Stockholm. Det andra fartyget i den serie som inleddes med ms Argentina som sjösattes den 8.1.35. Brasil sjösattes den 14.2.35, döpt av fröken Margaret Johnsson, generalkonsulns dotter. Provtur 18.5.35 vid vilken bla. deltog generalkonsul Axel Ax:son Johnsson med fru och döttrar, Brasiliens konsul i Göteborg, viscomte Hamilton Pires m.fl. (Tekniska data:Se Argentina 6.7.42)Nr 3 i serien, Nordstjernan, sjösattes den 6.6.35. Fartygen hade en spatiös ultramodern inredning för 12 Ia klass-passagerare i 10 dubbelhytter medbadrum och en lyxsvit.Bland nyheterna ombord fanns thermotankventilation av hytter och lastrum, centralkylanläggning och centraldirigerad CO^2-släckning i alla lastrum. 2 st 8-cyl 4-takts Götaverkens dieselmotorer på 6800 ihkr, 2 propellrar, 15½ knop på full last.



Brasil gick på Nordstjernans Sydamerikalinje äna fram till 9.4.40, då hon befann sig på hemresa från Santos men måste omdirigeras till Glasgow där hela lasten lossades i jun1 40, varefter Brasil insattes i time charter för Ministru of War Transport enligtdet Svensk-Engelska avtalet. -
Den 21.12.40 då Brasil var på resa NY- Vladivostok försvann stuerten John August Hulthén ute till havs efter att en tid ha uppträtt sinnesförvirrat. Redan i jan 41 kunde Brasil insättas som svensk lejdfartygi den då preliminärt inledde sporadiska lejdtrafik som så småningom blev den s.k Göteborgstrafiken. Under lastning i Sydamerika i april 41 för sin första resa till Göteborg råkade Brasil in i ett latinamerikanskt drama. Brasil anlände 9.4.41 kl 07.30 till Ciudad de Trujillo i Dominikanska Republiken med last av 5812 ton ris,kopra,kaffe och styckegods och hade samma kväll intagit det parti kaffe hon anlöpt hamnen för. Befh Arthur FredrikRanke, Sthlm, 51 år, 39 mans besättning, 2 kvinnor ombord. I väntan på av den engelske konsuln utverkad navicert för bunkeroljan och seglingsinstruktioner från rederiet ankrade Brasil på redden. Navicert erhölls 15.4 - Den 26.4. kl 10 f.m äntrades fartyget av 30 soldater och en överstelöjtnant med dragen pistol som i Dominikanska Regeringens namn förklarade fartyget

BRASIL 9.1.43

beslagtaget. 3 mindre örlogsfartyg på redden låg med kanonerna riktade mot Brasil och befh protester var resultatlösa. Mäklaren och konsuln kunde inte heller göra något. Besättningen ilandfördes på e.m. under sträng bevakning till ett fångläger där de fick vistas i 6 dygn; först den 27.4 fick kapten Ranke kontakt med huvudagenten i NewYork. Samma dag togs Brasil in till kaj men fastnade på grund av sittdjupgående, 26'5" , i leran 10 meter från kajen. Den 29.4 övermålades fartygets namn, nationalitetsmärken och flaggor på sidorna sedan kl 06 Dominikans flagg hissats. Befälet erbjöds kl 06.30 i verandacaféet bra anställningsvillkor ombord, som alla avslog, varpå de fördes iland av militär. - Den 1.5 kom Svenske ministern i Havanna till platsen och fick genom landets UD Brasil frigiven. Brasils besättning fick den 2.5 återvända ombord. En mängd proviant befanns stulen liksom personliga ägodelar i hytterna och prydnassaker i salongerna samt verktyg i maskin och förnödenheter i förråden. Den 2.5 kl 16.30 lämnade Brasil Ciudad de Trujillo för N.Y ochkom till Göteborg efter 20 månaders bortovaro den 23.7.41 i sällskap med Sveadrott. I Brasils last ingick copra, ris, kaffe, torkad frukt, apoteksvaror, foderkakor, radiomateriel, insektspulver, risgryn och Pyretrum Mentholatum. - Bakgrunden till beslaget den 26.4.41 var en resolution som samma dag antagits av den Internationella ekonomiska -ooch finansiella Kommittén i Washington och som undertecknats av bl.a Dominikanska Republiken. Resolutionen hade givit berörda Latinamerikanska stater rätt att beslagta utländska fartyg som på grund av kriget i Europa sökt sin tillflykt till deras hamnar och sålunda avbrutit sin normala verksamhet. Genom ett dekret, utfärdat av Republikens president den 26.4.41 förklarades sig Republiken överta fullständig jurisdiktion över svenska ms Brasil " för skyddande av landets nationella och ekonimiska försvar samt för kontinentens fred och säkerhet." - På sin andra lejdresa avgick Brasil 24.7.42 från Göteborg och kom till Buenos Aires 18.8.42 Den 16.9 avgick Brasil från Montevideo, mötte på punkt AI den 29.9 ms Ecuador och Falsterbohus och kom till Göteborg 12.10.42 föregången av minsvepare. Denna dag sprängdes 44 minor mellan Strömstad pch Tistlarna och samma dag, inom hlea MDV, onalles 75 minor. - Brasils tredje lejdresa från Göteborg 5.1.43 slutade i katastrofen den 9.1.

LEJDBÅTSKATASTROFEN 9.1.43

Kompletterande samt STOPPET I GÖTEBORGSTRAFIKEN JAN – MAJ 1943

BRASIL,ECUADOR & SVEAJARL

Befälhavare och kontrollofficerere sammanträdde på Sjöfartskommittén i Göteborg kl 10 f.m den 5.1.43. Beräknad ankomst till punkt D kl 04.00 10.1.

Marinstaben 10.1.43 kl 18 meddelat UD

Att tyske marinattachén ,KK von Wahlert, låtit meddela att dagens spanings-resultat varit resultatlösa. Sveajarls ena halva ännu flytande men djup-gående c:a 31 km från olycksplatsen. 3 motorräddningsbåtar fortfarande ute på spaning. Vindstyrkan SSW 4-5 Beaufort.

Ch.telegram UD från London 10.1 kl 19.40

Sveadrott Glimmaren få passera Skopen utan avbrott. Sannolikt kommer man att begära att två nya fartyg snart utlöpa i stället för Brasil veajarl. Beträffande kursen kan amiralitetet ej hänvisa någon säkrare.Framhåller vattnen där olyckan skedde står under tysk kontroll = Sw. Minsiter

Signalmeddelande CM till Sveadrott/Glimmaren 11.1 19.30

Mallan lat. N 61° och avbrytningspunkten till Lindesnes iakttag noga att icke komma W om kurslinjen. Avvikning må på denna strcäka göras intill 10′ ost om kurslinjen. Styr i kolonn. Risken att styra upp långsides med min-sprängt fartyg understrykes = CM

Telegram UD till Berlin 11.1.43

Ecuador beordrad återvända Strömstad för komplettering besättning = Cabinet

Ch.telegram London till UD 11.1. 19.50

Admitalty meddelat inga allierade mineringar finnes i närheten av kurslinjen från punkt C till D. Smiralietetet har underhand lovat att ej sätta sig emot en förskjutning av sagda kurslinje i ostlig eller W riktning, men varna för förskjutning västvart på grund av misstanke om tyska minfält väster om kurslinjen. Icke otänkbart erhålla Amiralitetets medgivande om önskvärdhet medsända svenskt svepfartyg för minsvepning för om lejdfartygen å sträckan Skagerack- Färöarna. = Sw. Minister.

Marinattachen i London. Rapport nr 2 -43 Strängt förtroligt

J.C.Oxenstierna 11.1 besökt Admiralty och samtalat med chefen för stabens operationsavdelning, sektion " Home" , amiral Brind och biträdande chefen för stabens mineringsdetalj, captain Cowle. Båda försäkeade att inga engelska minor utlagts i farvattnet väst södra Norge. Det var ett engelskt intresse att ha operationsfrihet i detta område. Men tyska minfält kan misstänkas utanför Norska kusten, troligen W om 100-meterskurvan. Det område som

LEJDBÅTSKATASTROFEN 9.1.43

särskilt uptekades lågungefär mellan N 57° och N 59°. Man framhöll möjligheten att minor slitit sig i det hårda vädret.

Signalmeddelande CM till Svaneholm, Boreland & Stegeholm 15.1 19.00

1) 1809 anledning minsänkning Brasil Sveajarl N. 58° 48′ - Ost 03°36′, önskavi ordna skydd genom utsändande särskilt paravanfartyg med hemgående utgående grupper mellan punkt A och punkt D stop. Färdigställande dylikt fartyg tar någon tid stop Anledning härav upphäves samseglingsorder. Styr från N 35.00 - W 34 50 närmaste väg till Horta Azorerna för vidare order. Bekräfta = CM

2) Samma telegram sänts till Nagara, Dagmar Salén, Temnaren 15.1 med instruktioner anlöpa Bahia för närmare order.

3) Vingaren Margaret Johnsson beordrats kvarligga i Buenos Aires t.v

STOPP I GÖTEBORGSTRAFIKEN 15.1.43

HEMLIGT Signalmeddelande 15.1 att OKM, Berlin till svenske marinattachén överlämnat följande not:

"På grund av militära operativa skäl måste bestämt avrådas från att låta yttreligare Göteborgsfartyg utlöpa. Med hänsyn till de allvarliga riskerna som fartyg skulle utsättas för , är Sjökrigsledningen för närvarande ur stånd att ge sitt medgivande till ytterligare fartygs utlöpande."

Detta innebar stopp i lejdtrafiken. Orsaken senare visat sig vara ett av tyskarna befart utbrytningsförsök från Göteborg av de där liggande norska fartygen Dicto och Lionel med last till England.

Sveadrott & Glimmaren inkom till Kristiansand den 15.1. På grund av släckta fyrar och dåligt väder fortsatte de först kl 08.30 den 16.1 mot Göteborg. Därefter ingen trafik.

Tystnad i pressen

Svenska pressen samfällt undvikit attta upp den stagnation som inträtt i lejdtrafiken med tanke på att - enligt direktiv från UD - inte försvåra förhandlingarna om trafikens ev. återupptagande. Förstden 18.3.43 slog Nya Dagligt Allehanda fast att " Lejdbåtstrafiken stoppats. Tvist om norska båtar i Göteborg trolig orsak." -Marinen utfärdade i mitten av januari 43 hemliga instruktioner för Fc Waria " som avses som nautisk ledare för och skyddssvepare åt Göteborgsfartyg på sträckan Kristiansand-Punkt D - N. 62° - Ost 03°. - och omvänt. Avses avgå från Gtbg med Gullmaren och Saturnus och i Strömstad ansluter Ecuador. På punkt D inväntar Waria hemgående Stegeholm, Boreland och Svenaholm. Tystnadsplikt. "

3.3.43 beordrade CM Stegeholm att avgå 6.3 till Lissabon från ~~xxxxxxx~~ Horta, Azorerna och i Lissabon lossa och upplagra en del av sin last.

LEJDBÅTSKATASTROFEN 9.1.43

Den15.3.43 låg i Horta, Azorerna Boreland och Svaneholm.
-"- låg Balboa i New Orleans
-"- Låg Temnaren, Nagara och Dagmar Salén i Bahia
-"- Låg Tunaholm, Skogland, Falsterbohus och Margaret Johnsson i Buenos Aires.
-"- låg Vingaren i Montevideo.
-"- var Stegeholm på resa Horta- Lissabon
-"- I göteborg låg Danaholm, Vasaholm, Sunnanland, Bali, Klipparen Sven Salén, Chile, Glimmaren, Boreland, Annie Johnsson, Malmöhus, Stegmaren och Saturnus.
-"- Ecuador utanför Strömstad.
20.3.43 Beordrade CM Nagara i Bahia att den 22.3 avgå till Horta på Azorerna för vidare order.
6 maj 43 stod det klart att trafiken kunde återupptas i full utsträcknig sedan Auswärtiges Amt, Berlin den 1.5 meddelat att fortsatt trafik kunde beviljas på villkor att Dicto ochLionel förblev upplagda i Göteborg till 1.10. 43.
12 maj 43 kl 07 passerade Saturnus och Vingaren Vinga på utgående.
13.majj 04.30 avgick Ecuador från Strömstad . Tyska sjökrigsledningen medgav inte samsegling inom operationsområdet. "Inom detta skall fartyg hålla ett avstånd av minst 20 distansminuter. Mellan punkt C och D samsegling som förut.
Tyskarna komma sannolikt inte att tillåta något svesnkt paravan-fartyg.
18 maj på morgonen avgick Stegeholm från Lissabon destinerad till Göteborg och inkom på svenskt vatten vid Koster den 2 juni kl 07.
25 maj Avgick Balboa från New Orleans och kom 23.6.43 in på svenskt vatten med last av 7000 ton tobak, bönor, äggpulver, kemikalier, apoteks -ochindustriråvarir.

HEMLIG

ECUADOR 9.1.43

BACKAT UT UR MINFÄLT SEDAN SVEAJARL OCH BRASIL MINSPRÄNGTS OCH SJUNKIT.

7 MAN BORTA I LIVBÅT SOM SKULLE UNDSÄTTA KAMRATERNA.

Rapport

Avgick Göteborg ons 6.1.43 destinerad till Buenos Aires. (Last och djupg. ej angivna) Besättning 41 man samt kontrollofficer och 3 manliga passagerare Lör 9.1 kl 07.33 sprängdes Sveajarl, kl 07.55 ms Brasil. Lat.N 58° 48' - long O. 3° 36' Vind S 4-7, sjö 1-3, mulen luft. Befh vakt, utkik på brygga och back.

Befälhavarens sjöolycksrapport

(Inkl. kompletterande journalutdrag på SKNEIII vol 251)

Lör 9.1 kl 08 varierande kurser i Sveajarls kölvatten mellan 354° och 10°. Distans 39' Vind varierande, styrka 3. Barometer 768. Temp. +3° Mulen luft med snöbyar.

Enligt uppgift från kapten Ranke i ms Brasil och egna observationer hördes 2 explosioner kl 07.33 från m/t Sveajarl varför Brasils maskiner omedelbart stoppades. Kl 07.55 erhöll ms Brasil den första explosionen varför alla livbåtar bemannades och hela besättningen lämnade fartyget. Kl08.10 erhöll Sveajarl den sista explosionen och sattes då hela fartyget i brand. Omedelbart efter denna explosion bemannades Ecuadors livbåtar nr 1 och 4 under befäl av resp. Ie och 2e styrmännen och beordrades att hjälpa till att bärga Sveajarls besättning. Brasils alla 4 livbåtar låg nu i närheten av Ecuador. Kl 08.54 erhöll Brasil den andra explosionen och sjönk ca 15 minuter senare med aktern före. Under em ökade vind oc sjö, varför det började se kritiskt ut för våra utsända livbåtar. Ecuador höll sig hela tiden så nära som möjligt i närheten av olycksplatsen med Brasils stora oljefläck som märke. Ie styrmans livbåt återkom kl 15.40 och hade ombord 3 man från Sveajarl, alla mer eller mindre bränaskadade, samthade lämnat en av sin besättning över till Sveajarls livbåt för atthjälpa till med rodden då största delen av den till omkring 20 man uppgående besättningen voro brännskadade. Sista gången Sveajarls livbåt siktades från Ecuador var vid 12-tiden på dagen, då den låg NO om Brasils oljefläck ,drivande med vind och sjö nordvart. Livbåt nr 4 kunde ej ta sig upp till Ecuador på grund av alltmera tilltagand vind och sjö som hela tiden var emot, utan måste befh på grund av mörker och dålig sikt ge order till denna båt att styra mot land, vilken order uppfattades. Skeppsråd gölls med allt befäl å såväl Ecuador som Brasil och dessas båda kontrollofficerare och blev enhälligt beslutat att på grund av den stora risken för minsprängningmed 81 man ombord backa bort från farozonen och återvända till Kristiansand. Båt nr 4 stod under befäl av 2e styrman Lundgren. Besättningen bestod av matros K.T.V.Karlsson, matros

BODADOR 9.1.43

P.O.Östrand, jungman R.E.Gustafsson, Ie maskinist B.I.A.Jacobsson och Ie motorman K.V.Wirack.

Utdrag ur skeppsdagboken

Fre 8.1 13.48 avgått från Kristiansand.
15.44 styrt efter lotsens ledning. Lämnatlotsen vid Ryvingen .
16.00 Kurs 270°. Vind NO 21 barom. 766, temp.-5 C, klart.
16.43 var kursen enligt pejling Lindesnes fyr i rv 355°
17.40 Kurs 275°, distans 13'
18.15 kurs 270°, distans 9'
18.40 kurs 272°, dist. 5 '
20.00 kurs 270°, distans 15', vind NO2,barom. 767,temp.-2 , klart.
12 midnatt kurs 272° dist. 41'. Vind NW 3,barom.767,temp.+ 2
Skyad luft, lätta snöbyar.

Lör 9.1 02.50 kurs 272°, distans 26'
04.00 kurs 354°, dist. 12', Vind W3,barom.767,temp.+2, snöbyar
08.00 Varierande kurser i Sveajarls kölvatten mellan 354 och 10. Dist. 39'. Vind varierande 3. Barom. 768,temp. +3,mulen luft med snöbyar.
08.08 stoppat bägge maskinerna
08.10 sprängdes Sveajarl i luften och en större eldpelare uppstod.
08.54 minexplosion å ms Brasil som sjönk ca 15 minuter efteråt. Legat och hållit med aktern mot vind, varierande maskinmanövrer.
12.00 vind S 4 , barom. 768, temp. + 2, mulen luft.
16.00 Legat och hållit med aktern mot sjön och variernande maskinmanövrer. Vind Syd 6, barom 768, skyad luft, växande sjö.
19.15 kurs 175°.
20.00 kurs 175°, distans 6'. Vind syd 7, barom 766, skyad luft lätta snöbyar
21.00 kurs 175°, dist. 8'
12.00 midnatt kurs 165°, distans 24', vind syd 7,barom 768,skyad luf

Sön 10.1 03.00 kurs 165°, distans 23'
04.00 kurs 95°, dist 9', vind SO7, barom. 764,temp. +4,skyad luft
07.00 kurs 95°, distans 35'
08.00 kurs 90°, distans 13', vind syd 5-7, barom.764,temp. + 5 Mulen luft med enstaka snöbyar.
08.20 kurs 90°, distans 5'
09.30 kurs 85°, distans 14'
09.50 kurs 93°,
12.00 middagen var kursen enligt befh anvisningar, distans 32' Vind Ost 5-7 ,barom 768,mulen luft, enstaka snöbyar.

ECUADOR 9.1.43

Sön 10.1 12.15 Gjeslingen strax om STB
12.55 Ryvingen fyr i rv 10°
13.50 Styrt varierande kurser enligt befh anvisningar
13.50 fått lots Langfeldt ombord vid Songvaar
15.10 förtöjt i Kristiansand BB sida till kajen. Ambulans omedelbart avhämtat de skadade männen från Sveajarl till sjukhus. Brasils besättning inkvarterats iland.

Mån 11.1 09.10 avgått från kaj med lotsen Langfeldt ombord,assisterad av bogserbåten Maari.
09.35 ankrat å inre redden, stb + 60 famn. Tagit den bästa av Brasils livbåtar och ersatt egen livbåt nr 4 med denna. Tagit ur all användbar utrustning från de 2 övriga Brasils båtar och därmed kompletterat Ecuadors 4 båtar.
Gått ankarvakter resten av dygnet.

Tis 12.1 08.45 lättat ankar, fortsatt med lots Karlsen ombord
09.05 Oxö ballongprick strax om STB
10.25 Gaasens fyr i rv 323°
11.29 Torungens fyr i rv 315°, vind 0.8, barom 758,temp -3,mulet
12.18 Mökkalasset fyr i rv 312°
12.46 Lygnös fyr i rv 318°
14.18 Jomfrulands fyr i rv 315°
15.12 ankrat å Langesunds redd, BB + 60 famn.

Ons 13.1 08.55 lättat o fortsatt u lots ledning
09.37 Trastens fyr i rv 022°
10.10 Svennör fyr i rv 243°
11.50 Tresteinerne fyr ½' om BB, vind 0.6, barom. 756
12.14 Passerat Svensk-Norska gränsen
12.22 fått svensk lots och sjökontroll.Fortsatt u lotsens ledning
13.10 Ankrat å Strömstads ~~redd~~ södra redd med båda ankarna.
14.00 Bakförtöjda iland.

Strömstad 16.1.43
Oscar Gedda
(Ecuador låg en dryg vecka vid Långö,Strömstad) Befh

SKNEIII 251 Journalutdrag om förlust av Brasils livbåt

Lör 9.1. 08.54 sprängdes ms Brasil i luften .Brasils livbåtar med besättningen ombord låg sedan i närheten av Ecuador. Då besättningen kommit ombord på Ecuador förankrades av an Brasils båtar för att ha som märke för minbältet .Vid förankringen användes en coil 3'' Manilla & 2 st röringsschacklar. Då fartyget lämnade olycksplatsen på kvällen måste Brasils livbåt lämnas kvar emedan den försvann

ECUADOR 9.1.43

på grund av mörker och snötjocka. Ecuador anlänt till Kristiansand den 10.1 kl 15.10

Göteborg 2.10.43
Oscar Gedda
Befh

BILAGA

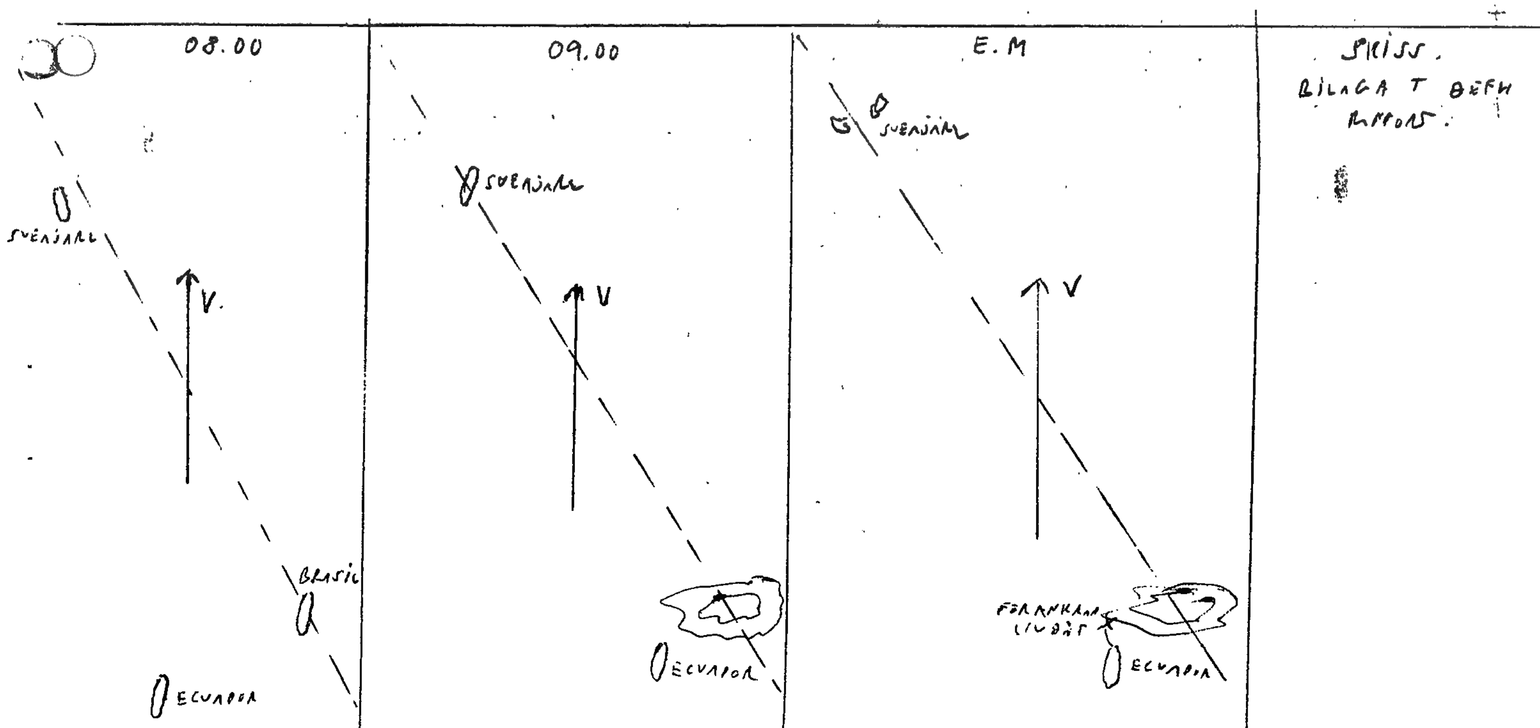
Utöver vad som antecknats i skeppsdagboken önskar jag lämna följ.upplysn.

Den uppgibna positionen N. 58° 48' - O. 03° 36' är med sannolikhet riktig inom en area av 6 nautiska mil, d.v.s verkliga positionen kan ha varit c:a 3' väst om den anbefallda kurslinjen.
De första explosionerna å Sveajarl och Brasil hördes inte ombord å Ecuador. När Brasils livbåtar iakttogs från Ecuador uppfattades detta å Ecuador så att detta var båtar med skeppsbrutna från ett främmande fartyg.Först omkring 08.30 iakttogs att Brasil fått slagsida och att fartyget således utsatts för krigsolycka. Inga signaler utsändes från vare sig Sveajarl eller Brasil
Anledningentill att livbåtarna nr 1 och 4 bemannades var att Ie och 2e styrman tilldelats dessa båtar.Båtarna voro fullt utrustade och hade besiktigats av Fartygsinspektionen 21.12 42.Anledningen till att motorbåten ej utsattes var att, ehuru motorn rundkörts varje vecka,ansågs den ej vara fullt att lita på i det kyliga vädret. Säkert hade det också tagit rätt lång tid att få mptorn igång. Det ansågs därför säkrare att använda segel och rodd, särskilt med hänsyn till att vindriktningen lämpade sig väl för rodd. Så snart det blev klart att både Sveajarl och Brasil utsatts för minexplosioner ,förstod jag att alla 3 fartygen råkat in i ett minfält och att överhängande fara förelåg även för Ecuador. Jag ansåg därför omöjligt att låta Ecuador gå fram längre än till närheten av Brasils olycksplats, vilken sedan Brasil sjunkit, utmärktes genom en stor oljefläck. - När Ecuadors livbåtar sattes ut , befann sig Ecuador ca 500 meter SW Brasils olycksplats, och Sveajarl befann sig ca 4' rv 360° från Ecuador. När Ecuadors båtar sattes ut var vädret gott med smul sjö och laber sydlig bris. Under eftermiddagen ökade vind och sjö och i skymningen var vinden frisk och sjön rätt grov. När Ecuadors livbåtar lämnat Sveajarls olycksplats ,hade de hela tiden känning av varandra, enligt vad Ie styrman och besättningen i hans båt uppgivit. Bägge båtarna satte segel och kryssade mot Ecuador .Sveajarls livbåt, som till en början var ca 400 meter framför Ecuadors livbåtar,reste masten men satte aldrig segel och passerades av Ecuadors båtar. När Ecuadors båtar vände för ett sista slag var de helt nära varandra, men medan Ie styrmans båt lyckades nå Ecuador , kunde 2e styrmans båt inte hålla upp tillräckligt utan sackade ner i lä och nådde en punkt ca 2000 meter rätt i lä om Ecuador. Tiden var då omkring kl 16. För att söka bringa hjälp åt denna

ECUADOR 9.1.43

båt utsattes en tredje båt med frivillig besättning (matros E.Karlsson och lättmatros Lundström samt 2 av Brasils besättningsmän) som fastgjordes med en manillalöpare med en sammanlagd längd av ca1800 meter.(Allt vad fartyget hade.) Då denna båt rotts ut så långt löparen medgav - säkert gott över 1000 meter från fartyget - hade emellertid 2e styrmans båt drivit längre ner i lä. Under tiden hade det mörknat och livbåten kunde endast lokaliseras tack vare ljussignaler. För att kunna fastställa Brasils olycks plats och därigenom göra det möjligt för Ecuador att ej komma längre in i minfältet, utsattes vid middagstiden en ab Brasils livbåtar och förankrades ca 1000 meter SW om Brasils oljefläck. Omkring kl 19 mistes känningen med med denna förankrade båt - snöbyar - som sedan ej kunde återfinnas. Efter samråd med Brasils och Ecuadors kontrollofficerare och befäl nåddes full enhällighet om att ingenting mer kunde göras och att det ej kunde försvaras att med 84 man ombord tränga in i minbältet för att leta efter de förlorade livbåtarna. Under rådande vindöfrhållanden var det också omöjligt , sedan den föraakrade båten förlorats ur sikte, att hålla Ecuador på plats. - Jag beslöt därför att backa ut ur det farliga området och att därefter vända och återgå till Kristiansand. Jag lät signalera till 2e styrman att han skulle styra mot land och svarade han att meddelandet varuppfattat. Redan kl 10 f.m (lördag) kom ett plan österifrån somoUpå låg höjd kretsade över området och därefter försvann i östlig riktning. Jag hoppades att detta plan skulle rapportera olyckan och att hjälp skulle sändas ut. - Ecuador försökte vid upprepade tillfällen komma i förbindelse med norska kustradiostationer men fick aldrig något svar. Däremot nåddes kontakt över Köoenhamn med Rügen Radio som åtog sig att vidarebefordra meddelanden till Bergen Radio.

Ecuador 13.1.43 Oscar Gedda Befh



ECUADOR 9.1.43

CREW LIST

Befh Oscar Gedda, Gyllenkroksgatan 13, Göteborg, 27.1.84
1e styrman David Ohlsson, Gtbg, 24.11.98 (Båt nr 1)
+ 2e styrman Karl Axel Lundgren, Göteborg, 5.2.09 (Båt nr 4)
3e styrman Johan Bertil Bäckström, Göteborg, 14.10.06
Telegrafist Åke Uno Gustaf Brännström, Stockholm, 12.1.09
Båtsman Sigfrid Leonard Karlsson, Gtbg, 1.11.97 (Båt nr 1)
Timmerman Karl Johan Nilsson, Gullholmen, 7.8.11
Matros Erik Allan Karlsson, Gtbg, 6.2.17
+ MatrosKarl Ture Wilhelm Karlsson, Gtbg, 17.10.08 (Båt nr 4)
+ Matros Per Olof Östrand, Stockholm, 11.4.19 (Båt nr 4)
Mtros Wilhelm Natanael Wiklund, Gtbg, 10.8.95
Lättmatros Karl Johan Hansson, Göteborg, 15.11.95
Lättmatros Bror Allan Lundström, Mölndal, 7.4 17
Lättmatros Algot Sune Larsson, Göteborg, 10.2.11 (Båt nr 1)
Jungman Hans Erik Petterson, Motala, 1.6.21 (Båt nr 1)
Jungman Sven Göte Andersson, Malmö, 23.4.25
+ Jungman Rune Erik Gustafsson, Göteborg, 24.5.23 (Båt nr 4)
Chief Johan Martin Ericsson, Lerum, 28.7.93
+ Ie maskinist Bror Ivar Allan Jacobsson, Göteborg, 16.1.04 (Båt nr 4)
Kylmaskinist Oscar Theodor Planell, Malmö, 30.5.21
2e maskinist Bertil Lennart Larsson, Falkenberg, 8.11.17
Maskinassistent Otto Einar Olsson, Uddevalla, 20.12.98
Elektriker Bermhard Magnusson, Ronneby, 4.12.88 (Båt nr 1)
Ie motorman Ludvig Herman Wallin, Gtbg, 2.10.84
Ie motorman Bror Hilding Martin Karlsson, Gtbg, 9.7.91
+ Ie motorman Knut Werner Wirsck, Halmstad, 13.1.09 (Båt nr 4)
Ie motorman Ernst Johan Edvard Andersson, Gtbg, 15.6.98
+ 2e motorman Karl Gustaf Ruthelius, Stockholm, 7.10.11 (Båt nr 1)
Gick frivilligt över i Sveajarls livbåt för att ro.
2e motorman John August Olsson, Gtbg, 28.2.95
2e motorman Oskar Andreas Hedlund, Gävle, 2.12.98
2e motorman Björn Olof Nyman, Falkenberg, 10.8.23
Ie motorman Karl Einar Skönwall, Borås, 12.6.95
Motorelev Tage Johnsson, Gtbg, 7.3.23
Stuert Henry Lave Holm, Nya Varvet, 2.6.96
Ie kock Knut Allan Svensson, Gtbg, 21.9.08
2e kock Ivar Frithiof Johansson, Lövestad, 8 .4.23
Kockelev Arne Ivarsson, Stockholm, 6.1.20
Salongsuppassare Agne Einar Tobias Gustafsson, Jönköping, 13.2.14

Forts

ECUADOR 9.1.43

Crew list forts

Salongsuppassare Erik Wilhelm Blixt Gustafsson, Gtbg, 27.7.10
Mässuppassare Carl Birger Svanström, Örebro, 9.1.24
Stuertsbiträde Leif Arne Fredrik Persson, Göteborg, 6.1.25
Statens kontrollofficer - inget namn nämnt i ngt sammanhang Kapten Skjöld -se sid 21

Passagerare (Ej namngivna i dokumenten)

Pastor Georg Järbel, f.d. komminister i Ekshärad, väg till Buenos Aires för att tillträda en befattning som ass. sjömanspastor.
Olof Almh, tjänsteman i Red AB Nordstjernan, Sthlm, på väg till rederiets kontor i Buenos Aires.
Åke Wallinder, ingeniör, SKF, på väg till SKF:s kontor i Mexico City.

Sjöförklaring i Strömstad den 15.1.43

Sjöteknikse konsulenten Bo Bergström närvarande
Kapten John Olsson från rederiet.

Befh Gedda: Livbåtsövning ägt rum 7.1.Motorbåtens oljedrivna Pentamotor rundkörts och fungerat oklanderligt. Den var då ombord, utan belastning. Motorbåten ej använd enär risk förelåg för motorstopp varvid stora svårigheter skulle mött att ro båten tillbaka eftersom den var tyngre än de andra båtarna. Brasils motorbåt hade, sedan den anlänt till Rcuador,ej heller ansetts lämplig att använda enär dess motor stoppat 2 ggr på vägen till Ecuador. Inga särskilda order hade lämnats till styrmännen på Ecuadors 2 båtar då dessa lämnade fartyget, för det fall svårigheter skulle möta att uppnå Ecuador på återvägen. - Ecuador hållit den kurs som beordrats vid avgången från Göteborg sedan fartyget lämnat svenskt vatten. Sedan Brasil och Sveajarl sprängts stod Ecuadors befh hela dagen i förbindelse med CM i Sthlm och rederiet. Sålunda stod kapten Gedda i förbindelse med dessa kl 08.30, 13, 16.20, 18.15, 18.35, 19.10 och även senare. Då den tredje livbåten sattes i sjöm hade det börjat mörkna helt obetydligt. - Då Ecuador backade och återvände, hölls samma kurs som förut men i motsatt riktning. Sveajarls livbåt torde ha befunnit sig ca 3000 meter norr om Ecuador då den var som närmast kl 12 på dagen. Därefter drev den bort norröver.

Ie styrman Ohlsson: Befh i båt nr 1 som ca 09.40 kom fram till Sveajarls båt i vilken ca 20 personer befann sig. Yttreligare 2 livbåtar från Sveajarl siktades drivande utan folk i,utan att något fel på båtarna kunde förmärkas. Från Sveajarls båt överfördes 3 brännskadade, och 2e motorman Ruthelius från från Ecuadors båt gick över till Sveajarls båt, i vilken endast 4-5 man var fullt friska och oskadade. Ruthelius anmälde sig frivilligt.De 2 båtarna låg berdvid varandra i ca 10 minuter och de

ECUADOR 9.1.43

överläggningar som då ägde rum skedde med Sveajarls kontrollofficer.Inget sagts om vad som borde åtgöras för att nå Ecuador. Vackert väder utan nämn värd sjö fram till kl 12. Därefter roddes båt nr 1 ner så nära Sveajarls vrak sommöjligt men ingen observerades i vattnet. Sveajarl hade kluvits några famnar för om poopen. Båda delarna brann och på grund av hettan och röken var det ontänkbart att någon levande kunde befinna sig ombord. På hemvägen rodde besättningarna i ca en timme mot vind och sjö. Då roddarna tröttnade hissades segel och kryssades mot Ecuador. Även båt nr4 satte segel. Vid vändningen före sista slaget mot Ecuador låg båt nr 4 på 80-100 meters avstånd, medan Sveajarls båt låg 3- 4 ′ borta. Under denna tid ansträngdes varje man till det yttersta under sammanlagt ca 6 timmars rodd.Flera av dem måste halas ombord sedan båt nr 1 kommit långsides Ecuador, kl 15.40.

Chiefen Ericsson: Kl 16 haft överläggning med kapten Gedda om ifall motorbåten skulle användas, men chiefen hänvisat till risken för motorstopp eftersom motorn var känslig förkyla. Motorn hade krånglat vid bruk i hamn Brasils motorbåt hade motorskada. En stoppnål lossnat så attaxeln gick runt medan hjulet stod stilla. Okänt hur skadan uppstått.

Båtsman Karlsson: Roddare i båt nr 1. Överlämnat filtar och oljeställ till Sveajarls båt. På Ie styrmans hemställan gick motorman Ruthelius frivilligt över till Sveajarls båt. Vinden hade då friskat något.

Timmerman Nilsson: Sett Sveajarls båt 6-7′ från Ecuador då den var som närmast.

Lättmatros Algot Larsson: Roddare i båt nr 1. Endast 3-4 man var utan blessyrer och brännsår i Sveajarls båt.

Elektriker Magnusson: Roddare i båt nr 1. Det var ca 20 man i Sveajarls båt, de flesta skadade. Omöjligt att levande männsikor skulle kunnat befinna sig på Sveajarls brinnande vrakdelar. På återväg till Ecuador uppnådde båt Nr 1 oljefläcken från Brasil och följde denna,vilket kanske inneburit större möjlighet för båt nr 1 än för båt nr 4 att uppnå Ecuador.

Matros Erik Allan Karlsson: Först följt med i Ecuadors 3dje båt då den satts i sjön för att söka nå kontakt med båt nr 4. Till en början medan det ännu var tämligen ljust, kunde båt nr 4 iakttas men med det tilltagande mörkret kunde dess läge endast fastställas genom de raketer som då och då uppsändes från livbåten. Egna livbåten gav ljussignaler med en lykta och en ficklampa. Troligtvis kunde dessa signaler uppfattas av båt nr 4. Då livbåten nått något mer än 1000 meter från Ecuador,kunde den inte komma längre enär tågvirket, som sammanband den med Ecuador, sjunkit i vattnet och tyngde så att båten endast stod och stampade på stället. Det bemärktes då att återvända till Ecuador.

ECUADOR 9.1.43

Brev byråchef Ståhle,UD, 26.1.till gen.konsul Gunnar Carlsson,Gtbg.

"Åberopande din skrivelse av 19 ds beträffande positionen för Sveajarls och Brasils sänkning får jag meddela att ms Ecuadors ekolod, enligt meddelande till rederiet, utvisade följande djup röre resp. efter olyckstillfället:

Kl 03 42 famnar

Kl 04 51 famnar

Kl 08 71 famnar

Kl 10 71 famnar

Kl 11 & 12 71 famnar

De förlista fartygesn loggböcker gingo förlorade.

Ecuadors befh Gedda,Strömstad 8.2.43 , till rederiet

Åberopande dagens telefonsamtal med kapten Meyer följer härmed de kurser om styrts under tiden 15.44 - 16.43. (8.1.)

Rv 230° i 1,5′

Rv 272° i 7′

Rv 268° i 5′

Det vill säga från platsen där Kristiansandslotsen lämnades,omkring 1,5 mil innanför Ryvingen kl 3.44 och sedan Steiboernes prick passerats sattes kurs midwaters mellan Gjeslingernes och Udvaare och därefter ca 1′ syd Lindesnes.

Högaktningsfullt

Oscar Gedda.

Gen.konsul Gunnar Carlsson.Gtbg 15.2. till Ståhle ,UD.

Jag får härmed erkänna mottagandet av ditt brev av den 11 ds med avskrift av brev från befh på Ecuador, röramde vissa kurser, ochjag bersamtidigt få återkomma till din P.M.av den 2 ds rörande Ecuadors, Brasils och Sveajarls positioner. Av de av Ecuadors befh nu senast lämnade uppgifterna framgår attnär fartyget ändrat kurs norröver vid punkt C - N.57°58′- O.3°54′ - var fartyget 9′västligare än den punkt där ändring nordvart bort ske. Enligt de lämnade uppgifterna styrde fartyget sedan från kl 04 till 08 "varierande kurser i Sveajarls kölvatten" . Det är ~~fullständigen~~ följaktligen fullkomligt omöjligt att med utgångspunkt från denna uppgift ange platsen för olyckan. Av de uppgifter som tidigare lämnats av befh på Brasil framgår emellertid att Brasil minsprängts på lat N 58°53′och mellan longitud O.3° 16′- O. 3° 21′, det vill säga 11-14 sjömil väster om den fastställda kurslinjen. Det finnes icke något i de av Ecuadors befh lämnade uppgifterna som motsäger detta förhållande, vilket dessutom också bestyrkes av de tidigare lämnade uppgifterna rörande det av ekolodet vid olyckstillfället utvisade djupgåendet.Såvitt jag kan förstå har olyckan ev sin grund i att

ECUADOR 9.1.43

Sveajarl av strömsättning eller andra omständigheter satts för mycket västvart och sedan icke, på grund av frånvaron av ekolod, tillräckligt effektivt kunnat kontrolera ain position. Befälhavarna å Ecuador och Brasil ha, av de lämnade journalutdragen att döma, tydlige styrt i Sveajarls kölvatten utan att taga hänsyn till vad de ombord å dessa fartyg befintliga ekoloden bort antyda, nämligen att fartygens positioner voro betydligt västligare än den kurslinje som skulle följts enligt de av Sjöfartskommittén lämnade instruktionerna.

((Någon med rödpenna ifrågasatt positionen vid punkt C och ändrat 0.3° 54′ till 0. 3°50′)) Carlsson var ordf. i Sjöfartskommittén. (Se nedan)

KK memorial 25.243 Ej för publicering

Förlust av livbåt med 7 man:

Orsak: De båda övriga lejdfartygen Sveajarls och Brasils minsprängning.

Vid en granskning av de rv kurser och distanser som Ecuador tillryggalagt efter det fartyget passerat o omedelbar närhet syd om Lindesnes, finner man, att den av Sjöfartskommittén i Göteborg erhållna seglingsanvisningen icke skrupulöst efterlevts av någotdera fartyget. Dessa framgingo på s.k enkel kolonn med ett visst avstånd mellan varandra, varvid Sveajarl ,som var minst snabbgående, blev tätfartyg, under det att Brasil framgick som nr 2 och Ecuador avslutade kolonnen. När Ecuador vid 02-tiden den 9.1 gått ut distansen till punkt C, lat N 57°58′- 0. 3°50′, vill det synas som om fartyget befunnit sig omkring 3 naut. mil norr om denna position och därefter fortsatt med kurs rv 272° ytterligare 7 a 8 nautiska mil till kl 02.50, då kursen ändrades till föreskrivna 354°. Genom denna navigering kommo fartygen att på sin nordgående kurs från början hålla sig 7-8 nautiska mil W om den föreskrivna kurslinjen. Sedan Ecuador omkring kl 04.20 passerat 100-meterskurvan och kommit ut på 110-140 meters vatten djup ,följde fartyget, på varierande kurser, mellan 354° och 10°, efter den ca 4 nautiska mil framförgående Sveajarl. Fartygen närmade sig därför så småningom ånyo den överskridna kurslinjen; altt beroende på hur länge kursen 10° hållits före olyckan. Det bör dock genast här fastslås att fartygen från midnatt till dess att katastrofen inträffade hela tiden befunnit sig i den 40 à 25 naut.mil breda,avsmalnande korridor vars ostliga sida begränsas av officiella engelska minfält, under det att den andra sidan markeras av en tysk zonlinje dragen runt de Brittiska öarna. Det torde även ligga i öppen dag att Sveajarl icke haft samma döda räkning som Ecuador då kursändringen skedde i punkt C (Sveajarl ej varit utrustad med ekolod) En differens som kan ha berott på loggen, men som möjligen befh

ECUADOR 9.1.43

på Sveajarl kalkylerat med i sina beräkningar med tanke på den så ofta i SO riktning sättande strömmen i Skagerack. I detta sammanhang förtjänar det att nämnas attpå grund av väderleksförhållandena inga astronomiska observaxtioner kunnat erhållas under nattens lopp, varför navigatören endast varit x hänvisad till loggen , lodet och kompassen. Av de lodskott som tagits på Ecuador måste det anses konstaterat att Brasils och Sveajarls krigsförlisningar försiggått i ett utlagt hemligt minfält vilket sträcker sig i NW-lig SO-lig riktning inom 200-meterskurvan W. om det i sjökortet benämnda " Sörborstarne" , där även lejdfartyget Remmaren några månader tidigare minsprängdes. (Se 22.10.42)

Vad beträffar klandret i sjöfartskretsar mot Ecuadors befh, vilket kommit till synes i pressen, med avseende på den icke från början sjösatta motorlivbåten och det slutliga övergivandet av egen och Sveajarls enda, med delvis brännskadade bemannade livbåt, är det ytterst vanskligt att - även om situationens allvar ligger aldrig så klarlagd - avgöra om befh handlat i överensstämmelse med gott sjömanskap. Den oskrvna lagen till sjöss fordrade under fredliga förhållanden att han skulle ha gjort våd i hans förmåga stått att rädda skeppsbrutna, samt att det varit hans oavvisliga plikt att plocka upp sine egna sjösatta livbåtar. Men vid tillfället befann sig Ecuador av allt att döma i kanten av ett minfält, vars utsträckning var obekant och där fartyget när som helst kunde ha delat samma öde son Sveajarl och Brasil .Fartyget låg dessutom ett 70-tal sjömil från en ogästvänlig kust med dubbel besättning ombord och , enligt abrometern, dåligt väder att förvänta efter mörkrets inbrott. Befh, på vilken hela ansvaret vilade,valde att inte utsätta de 84 ombordvarande för ökade risker under natten, utan fördrog istället att sätta båda besättningarna i säkerhet. Nedanstående personer ha i samband med den ena av Ecuadors sjösatta livbåtars bortdrivand försvunnit under sådana omständigheter att intet tvivel numera kan råda om att alla de ombv omkommit. .. ...namnlista , inkl Ruthelius, överflyttad från Ie styrman s båt till Sveajarls båt för att hjälpa till med rodden.

Särskilda anmärkningar: Här skildrar Bo Bergström strapatserna för männen i Ecuadors livbåt nr 1 under Ie styrmans befäl medhemställan att Kollegium ville utverka belöning i form av medalj " För mod och rådighet till sjöss under farofylld tid" till männen i denna båt. " Men även minnet av den man som av egen fri vilja gick över från Ecuadors livbåt till Sveajarls - därmed beseglande sitt eget öde - bör för sin om mod och självuppoffring vittnande handling posthumt hugfästas på så sätt att den närmast anhörige erhåller samma utmärkelsetecken. "

Ex Officio
Bo Bergström

ECUADOR 9.1.43

Ödets ironi

Brev från KK den 12.5.43 till Sveriges Redareförening

I anledning av Edert brev av den 10.5.43 får kungliga Kommerskollegium beklaga att felaktig uppgift lämnats beträffande omkomna sjömän från ms Ecuador. I det memorial, som låg till grund för uppgifterna, finnes en förteckning på de omkomna sjömännen och en förteckning på de av Ecuadors sjömän som föreslagits till erhållande av belöning. Vid avskriften av namnen förväxlades dessa båda förteckningar. Kollegium får härmed översända riktiga uppgifter och tillika anhålla attden felaktiga förteckningen återsändes.

Enligt uppdrag
C.G.Linse

SKNEIII 251

STATEN OVILLIG ERSÄTTA DE FÖRSVUNNAS KLÄDER

Rederiet i brev till SKN 28.1.43

I samband med den senaste lejdbåtsförlisningen utanför Norges kust försvunno med de förlorade livbåtarna 7 man från vårt ms Ecuador som nu ligger i Strömstad.De 7 männens efterlämnade tillhörigheter ha tillvaratagits och sänts till deras hem. Emellertid har frågan väckts om ersättning för de kläder mm som männen hade på sig då livbåtarna försvunno. Att få någon tillförlitlig förteckning över vad männen medförde i livbåtarna är givetvis omöjligt., men hade vi tänkt oss anmoda befh på Ecuador att med hjälp av de övriga ombv söka få fram så tillfredställande uppgifter som möjligt. Vi förmoda att ersättning för dessa kläder ävensom för klockor och andra effekter skall utgå i sedvanlig ordning, men vore vi tacksamma att för ordningensskull få emotse Nämndens bekräftelse härpå.

Svar från SKN till rederiet 29.1.43

Vi kunna icke finna någon möjlighet att ersätta denna förlust under Ecuadors försäkringspolis. Ersättning under denna polis kan formellt icke utgå annat än i samband med fartygets totalförlust. Naturligtvis tala humanitära skäl för att ersättning lämnas, oberoende av att någonjuridisk skyldighet för Eder att lämna dylik ersättning knappast föreligger. Vi kunna emellertid som sagt under Ecuadors försäkringspolis omöjligt utbetala ersättningen ifråga. Man skulle kunna tänka sig att, därest ni betala beloppet, kostnaden upptages i den generalräkning som ni kommer att tillställa oss angående Ecuadors kostnader i samband med bärgningen av folket ombord å de förlista fartygen, och äro vi fullt beredda att i sådant sammanhang icke göra några anmärkningar emot beloppet, grundat på det förhållandet att ni ev icke varit juridiskt skyldiga att betala ersättningen. I vilken utsträckning som

ECUADOR 9.1.43

Ecuadors kostnader kunna ersättas av oss, respektive ersättas i gemensamt haveri, är, som vi förut tillåtit oss framhålla, en ganska tveksam sak, men vi hoppas att vi på den punkten skola kunna komma till någon skälig överenskommelse.

De försvunna Ecuadormännens kläder

Ungefärlig förteckning över de tillhörigheter som 2e styrman Karl Axel Lundgren antagligen hade på sig vid lejdbåtsförlisningen den 9.1.43.

1 st uniform 350:-
1 st uniformskappa 365:-
1 par kängor 24:-
1 st uniformsmössa 15:-
1 st oljerock 24:-
1 st skjorta 12:-
1 st svart halsduk 8:-
1 par vantar 7:-
1 st kragskyddare 9:-

1 par läderhandskar 6:-
Livrem & hängslen 13:-
2 par strumpor 11:-
Strumpebandshållare 4:-
Armbandsklocka 100:-
1 st guldring 80:-
Reservoirpenna 18:-
1 st slidkniv 5:-

Summa: 1081:- kr

Strömstad 1.2.43

Oscar Gedda
Befh

Dito för Ie maskinist Bror Ivar Allan Jacobsson.

1 st uniform 350:-
Uniformsmössa 15:-
1 par kängor 24:-
1 st skinnväst 70:-
1 st skjorta 10:-
1 st svart slips 8:-
1 ställ underkläder 15:-
2 par strumpor 8:-
Livrem 5:-

1 st överdragsrock 60:-
1 par vantar 4:-
1 par strumpebandshållare 4:-
1 st kragskyddare 8:-
1 st kniv 5:-
1 st klocka 100:-
2 st guldringar 150:-

Summma 836:- kr

Strömstad 1.2.43

Oscar Gedda
Befh

Dito för matros Ture Wilhelm Karlsson

1 st kostym 100:-
1 st skinnjacka 40:-
1 par sjöstövlar 30:-
1 ställ underkläder 15:-
2 par strumpor 11:-
1 st pullovers 15:-
1 st oljerock 25:-

1 st capes 8:-
1 par vantar 5:-
1 arbetsskjorta 7:-
Yllehalsduk 7:-
livrem 5:-
1 st slidkniv 5:-

298:-

ECUADOR 9.1.43

Dito för matros Per Olof Östrand

1 st kostym 100:-
1 st skinnjacka 40:-
1 par sjöstövlar 26:-
Oljerock med sydväst 28:-
Vintermössa 18:-
1 ställ underkläder 15:-
2 par strumpor 11:-
1 st oullovers 15:-
1 par vantar & handskar 13:-
1 st arbetsskjorta 7:-
1 st halsduk 7:-
1 st livrem 5:-
Armbandsur 90:-
1 st slidkniv 6:-

Summa 380:- kr

Strömstad 1.2.43
Oscar Gedda
Befh

Dito för jungman Rune Erik Gustafsson

1 st arbetskostym 100:-
1 st rorsrock 70:-
1 st sticktröja 14:-
1 st vindtygsjacka 20:-
1 st vintermössa 12:-
1 par träskostövlar 24:-
1 ställ underkläder 15:-
1 st arbetsskjorta 7:-
2 par strumpor 11:-
1 st yllehalsduk 5:-
1 st slidkniv 3:-

Summa 286:- kr

Dito för Motorman Knut Werner Wirack

1 st arbetskostym 70:-
1 st overall 22:-
1 st arbetsskjorta 7:-
1 par arbetsskor 20:-
1 ställ underkläder 15:-
1st överrock 70:-
2 par strumpor 4:-
1 par vantar 5:-
1 st halsduk 6:-
1 st sticktröja 15:-
1 st capes 7:-
1 st livrem 5:-
kniv 3:-

Summa 249:-

För motorman Karl Gustaf Ruthelius

Ingen förteckning. Ingen laglig arvinge påträffad.

(Anhöriga till de 6 övriga kundefå ut beloppen 17-26.2.43)

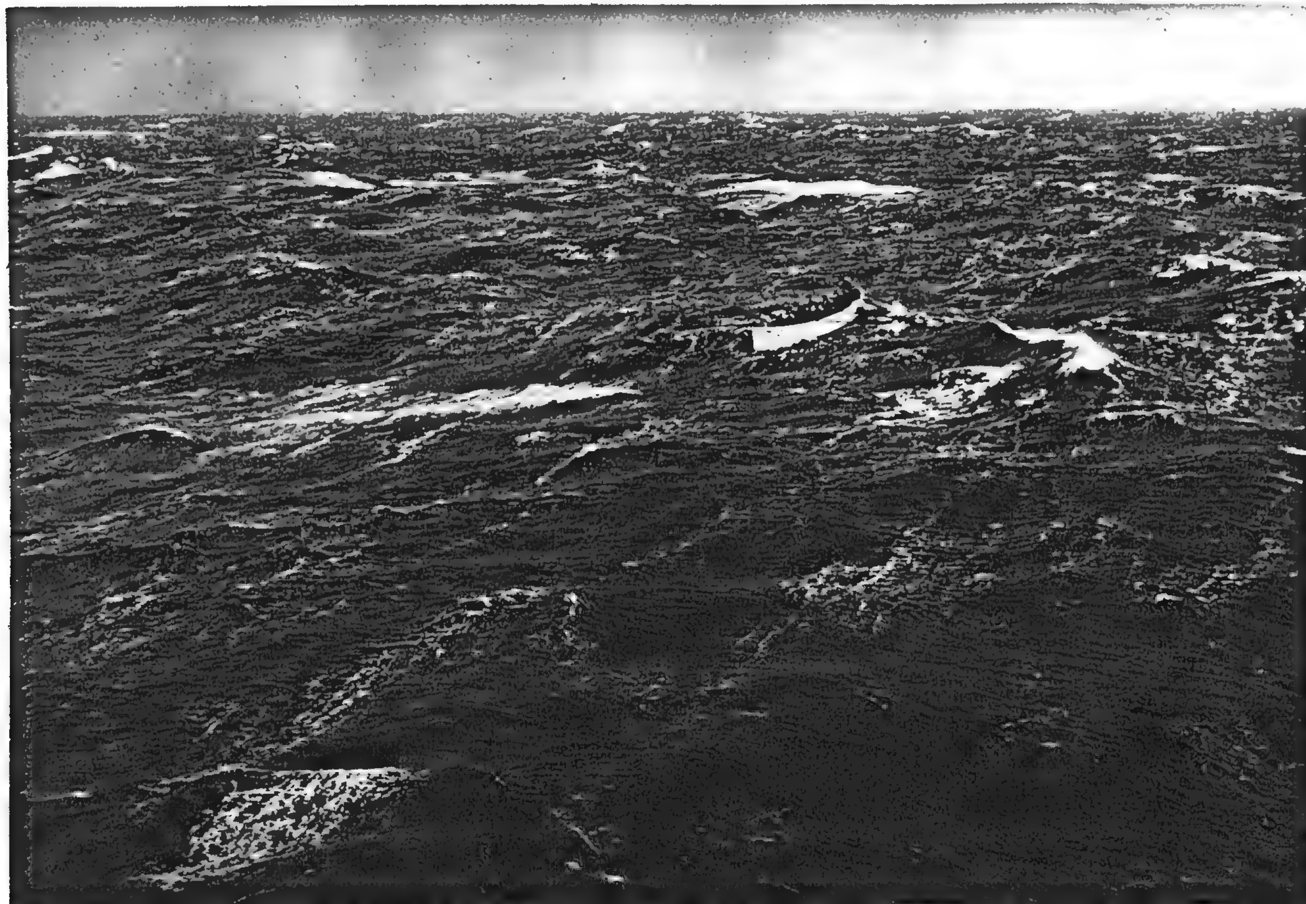
SKN Dispacher E II — Försäkringar

Dispache, Sthlm 4.1.44, P.G.Hasselrot, angående nödhamnsanlöpande samt annat uppehåll jan-maj 43 ävensom SKN ersättningsskyldighet.
SKN 7.2.44 utbetalat totalt 94.753:21 .
Ecuador avgick först den 13.5.43 från Göteborg och kom 8.6 till Puerto Nuevo,Argentina. Anträtt hemrsan från B.A. 2.7.43, anlänt GTB 28.7

forts

ECUADOR 9.1.43

På sin nästa lejdresa avgick Ecuador från Göteborg 4.10.43 och anlände till Buenos Aires 2.11 men låg sedan där på grund av stopp i lejdtrafiken till den 28.1.44 då hon avgick mot Göteborg. Anlänt dit 7.3.44
Avgick Göteborg 5.6.44 - till Buenos Aires 3.7.44
Avgick B.A. 28.7.44- anlände Göteborg 24.8.44
(UD H60K 1554)



UD

TELEGRAM & SIGNALMEDDELANDEN SOM BELYSER LEJDBÅTSKATASTROFEN
Alla signalmeddelanden hemligstämplade av CM.
Utväxling till och från Utrikesdepartementet.

Signalmeddelande, mottaget 9.1. kl 10.11
Från MS Ecuador 20W. 9.1. 08.30 till CM
Brasil Sveajarl krigsförlista N 58 48′- O. 03 36′ Brasils besättning alla räddade Sveajarls telegraferar senarem avvaktar besättningarnas ombordkomst = Gedda
Signalmeddelande CM till Ecuador, avsänt 9.1. kl 11.36
Sök kontakt norsk kuststation för erhållande tillstånd landsätta räddade
Ch,telegram UD till London 9.1. kl 12
Urgent . Utgående. Ecuador telat idag 08.30 cit (se ovan) vi återkomma

ECUADOR 9.1.43

då Ecuador telar igen =Ministry Foreign Affairs.

Ch.telegram UD till London, avsänt 9.1. 13.45

Urgent. Ch 24. Ecuador har order ta kontakt Norsk kuststation för tillstånd landsätta räddade. Återkommer då vi vet var. Beträffande utbytet Skopen kunna vi tyvärr intet göra. Ecuador fortsätter givetvis ehuru med försening. Anhåller Glimmaren Sveadrott få passera omedelbart. Dessa förluster aktualiserar behoveat av fria replacement ships till vilken fråga vi förbehålla oss rättenåterkomma = Ministry Foreign Affairs

Signalmeddelande CMDS till CM 9.1. 13.40

HEMLIG. Karlskrona radio avlyssnat följande meddelande från ms Ecuador (SMUN) ställt till Köpenhamn radio kl 13.00 : " Har krigsförlista svenska lejdfartygen Sveajarl och brasils besättningar ombord.Kunna vi få gå in till norsk hamn för att landsätta de räddade? Position N 58 48′ - 0.03 36′ = Gedda. "

Signalmeddelande CM till Ecuador, 9.1. kl 16.21

Meddela omgående huruvida ni önskar hjälp för bärgning Sveajarls besättning stop anhåll i så fall om sådan från norska kusten stop Kommer i så fall även söka utverka hjälp stop flyter Sveajarl ? stop håll mig kontinuerligt underrättad utvecklingen = CM

Ch.telegram UD till Washington, avsänt 9.1. 17.10

Urgent. Sveajarl Brasil krigsförlista höjd Stavanger 58 48 N - 03 36 O Vi gjort enträgna framställningar London att Glimmaren Sveadrott tillåtas inpassera trots endast Ecuador som dessutom försenad genom räddningsarbetet nu kan passera Färöarna västgående. Amerikanskt stöd denna framställning vore värdefullt. Förlusten aktualiserar frågan ersättningsfartyg, Brasils besättning räddad. Förhoppningsvis även Sveajarls = Cabinet

Signalmeddelande Marinattachén Berlin till CM 9.1.kl 16 (Mottaget kl 18)

Brasil och Sveajarl har idag på f.m sjunkit position N 58 48 - 0. 03 33 anledning obekant. Besättningarna räddade på Ecuador. Landsättning sannolikt i norsk hamn .

Signalmeddelande Ecuador till CM, avsänt 9.1. 16.45 (Ankom kl 18)

Hjälp erforrdras. En livbåt från Sveajarl siktad men försvunnit åt lä. En av Ecuadors livbåtar på väg hit från Sveajarl men orkar inte upp mot vinden stop Sveajarl i två delar stop akterdelen flyter vertikalt men är utbränt stop Norska kustradiostationer svara inte = Gedda

Dito från Ecuador till CM 9.1. 18.15, mottaget 20.05

Ecuadors sista livbåt kan ej nå fartyget Situationen förvärrad. Omöjligt

ECUADOR 9.1.43

Omöjligt hålla fartyget på plats. Vinden friskar. Jag beordrar livbåten styra mot land och går sydvart. Hemställer CM utverkar tillstånd ingå Kristiansand. Föreslår flygspaning och bärgning från land utverkas för kvarlämnade livbåtar = Gedda

Signalmeddelande Ecuador till CM 9.1. 18.35 (Mottaget 20.06)

Styr mot punkt C. Beräknas vara väst Lindesnes kl 03.00 GMT = Gedda

Hemligt sign.meddelande CM till Ecuador,avsänt 9.1 20.48

Spaningsflyg utsändes dagningen. Inrapportera vid och strömriktning = CM

Signalmeddelande Ecuador till CM, avsänt 9.1 19.10 (ankom 21.12)

I Ecuadors ena livbåt som fått order styra mot land befinner sig 2e styrman Lundgren, Ie maskinist Jacobsson, matroserna P.O.Östrand och Karl Thore Karlsson, jungman Gustafsson, motorman Wirack. I Sveajarls livbåt befinner sig förutom ett 20-tal man av Sveajarks besättning även en av Ecuadors besättning motorman Ruthelius. Ombord i Ecuador befinner sig från Sveajarl svarvare Sigurd Franzén, Göteborg, allvarligt skadad, samt matroserna Rne Oktander, Gösta Johansson från Göteborg lättare skadade=Gedda

Signalmeddelande CM till Ecuador, avsänt 9.1. 21.38

Tillstånd utverkat anlöpa Kristiansadn. Sök telefonförbindelse generalkonsulatet Oslo och rederiet = CM

Ch.telegram UD till London, avsänt 9.1 kl 23

Vi förstå befh Ecuador har anledning tro förekomst okänt minfält. Vi söka genom Denham och tyska vederbörande uppnå klarhet denna punkt = Ministry Foreign Affairs

Ch.etelgram UD till London, avsänt 9.1. 23.30

På grund svåra väderleksförhållanden har Ecuador ikväll måst lämna olycksplatsen för att i Kristiansand landsätta Brasils besättning. Kontakten förlorad ett par livbåtar från Sveajarl Ecuador vilka dock förmodas söka sig in mot norska kusten. Vi avse beordra Ecuador snarast återtaga resan varvid dock en säkrare kurs ev måste väljas förbi olycksplatsen. Orientera vederbörande = Ministry Foreign Affairs

Ch, telegram UD till Oslo ,avsänt 9.1. kl 23.30

Ecuador meddelat attsituationen förvärrats och att hon ej kan kvarligga utan nu stävar sydvart för att i Kristiansand landsätta Brasils besättning dit hon väntas morgonen 10.1 Tillstånd anlöpa utverkat genom tyske marinattachén .Fartyget orienterat. Vidtag åtgärder skeppsbrutnas hemtransport Avsikte beordra Ecuador återtaga resan västerut så snart ni genom tyska vederbörande kunnat erhålla ny kursanvisning för färden norrut längs

ECUADOR 9.1.43

norska kusten. Ecuadors ena livbåt som biträtt vid räddningsarbetet ej kunnat återvända till fartyget utan av befh beordrats söka ta sig in x till norska kusten.Tyske marinattachén utverkat att spaningsflyg utsändes imorgon bitti samt fartyg hålles beredskap = Cabinet

Sign.meddelande Ecuador till CM, mottaget 9.1. kl 23.35

Vind sydlig styv kultje Beaufort skala 7 Ström ovåss = Gedda

Ch.telegram UD till Berlin 9.1 16.05

Brådskande. Brasil Sveajarl krigsförlista N 58 48 - O. 03 36. Ecuador varligger olycksplatsen för att bärga Sveajarls besättning. Befh Brasil Ranke kontrollofficer KK Unnerus. Befh Sveajarl Thunberg, kontrollofficer Uggla stop Hoppas tyska vederbörande underlättar besättningens hemresa snarast stop Vi hålla Oslo underrättat = Cabinet

Signalmeddelande Ecuador till CM 10.1. 07.50 ,mottaget 09.30

Beräknar passera Lindesnes kl 12.00 = Geddda

Sign.meddelande tyska marinattachén,Sthlm till CM, mottaget 10.1 12.35

I daggryningen startade 2 spaningsplan från Bergen och Stavanger. En vorpostenboot gåttut men måst vända p.g dåligt väder. 2 tyska örlogsfartyg ligga klara gå ut. Väderförbättring rapporterad med sydlig vind I morse 10 beaufort med snötjocka. Rcuador utanför Kristiansand. två tyska båtar för lotsning vid Ecuador. Befh vill ej ta risken att gå in Flygspaning fortsätter = MA

Kort från British Legation,Sthlm, 9.1, t. byråchef Nils K.Ståhle,UD

Dear Nils. I am terribly sorry to hera this morning that the two ships Brasil and Sveajarln have been lost owing to enemy mines off the Norwegian coast. Please accept my expressions of sincere sympathy

Yours sincerely J.Michesonn

Commercial Counseller

UD-anteckning 10.1. "Några meddelanden från Oslo kl 16.30."

Ecuador befinner sig i Kristiansand och ombord hela besättningen Brasil plus tre från Sveajarl. Nordstjernan kan inte ta med mer än 9 man. De övriga skall hemsändas med järnväg. KK unnerus , kontrollofficer, väntas Oslo idag och beskickningen skall så fort som möjligt ordna med hans hemresa till Sverige.

Signalmeddelande från Tyska MA,Sthlm, till C M, mottaget 10.1 17.45

Spaningsflyg åter utan resultat. Sveajarls ena halva flyter men djupt 30 km nord olycksplatsen. Tre motorräddningsbåtar ute. Vind SSW 4-5 Beaufort. Sv. generalkonsuln Oslo begärt ny kurs för Sveadrott. Kan ej be -

ECUADOR 9.1.43

Kan ej bifallas i Oslo utanmåste gå genom kk Östberg i Berlin . Anhållan vidarebefordrad naturligtvis från Oslo till Berlin.

UD Ch.telegram till London 10.1 kl 20

Urgent. Ecuador ankom Kristiansand omkring kl 15. Måste kvarligga tills ersättning 6 befäl besättningsmän nu i utevarande livbåtar ersatts och undersökning ev kursdeviation verkställts. Nödvändighet dylik deviationsanvisning är förmodligen än mer trängande Glimmaren Sveadrott. Var finns dessa nu? Senast avhörda 9.1 kl 10 GMT strax W Färöarna. Vi meddela givetvis ev deviation .Tala omgående om fartygen kvar Skopen = Cabinet

Sign.meddelande MA, Berlin till Marinstabens Sjöfartsavd. 10.1

(Mottaget kl 22.50) Marinattachén Berlin varit i kontakt OKM kl 16.00 OKM kan ej ge kursanvisning utan hänvisar till förut gjort förslag angående kurs som förut meddelats i samband med diskussionen rörande överemskommelserna., vilken kurs då ej godtogs från svensk sida..

UD-anteckning på odaterad lapp (11.1.)

Generalkonsul Westring meddelade vid telefonsamtal 11.1 kl 11.40 förutom redan kända detaljer att KK Unnérus kommer att avresa från Oslo på morgonen 12.1 och beräknas ankomma Stockholm kl 22.15. Skeppsråd hade hållits innan man beslöt lämna livbåtarna. Den svårt skadade Franzén har ansiktet uppbränt och hans tillstånd är enligt Westring mycket dåligt. De övriga skadade hade brännskador och den ene hade förfrusit fötterna.

UD-meddelande till Attaché Bevé , Sthlm 11.1

Ecuador har beordrats återvända Strömstad för att komplettera sin besättning Fartyget beräknas lämna Kristiansand imorgon bittida.

Uppteckning av telefonsamtal 10.1 kl 17
mellan kapten Gedda på Ecuador och kapten Meijer på rederiet

Första explosionen på Sveajarl ägde rum kl 07.33 den 8 januari. Kl 08.54 inträffade explosionen på Brasil som sjönk strax efter kl 09. Enligt uppgift från de räddade från Sveajarl har antagligen ett 20-tal man på Sveajarl dödats vid explosionen. Ecuador stoppade upp då explosionerna märktes. Av Ecuadors besättning är 7 borta, därav 6 i en livbåt och 1 i Sveajarls livbåt. Ecuador låg syd om minbältet och stark sydlig vind rådde, varför livbåtarna ej kunde arbeta sig upp till Ecuador mot vinden. Ecuador vågade ej gå dem tillmötes på grund av minfaran. Gedda hade ej några nyheter om flyg spaningarna ,men ansåg att det var för hårt väder på f.m för att få något resultat.Hyste gott hopp om att de 2 livbåtarna skulle kunna länsa in mot kusten. Gedda ansåg att han under rådande dörhållanden ej kunde komma fram utan skydd. Ansåg det ej rådligt att gå ensam. Kapten Ranke hade fått ena foten skadad och var på sjukhus för Röntgen. Övriga välbehållna.

ECUADOR

Uppteckning av tel.samtal mellan befh Gedda,Ecuador & Meijer,rederiet den 11.1 kl 11 f.m

På förfrågan meddelade Gedda att den tidgare angivna positionen möjligenn kunde vara felaktig på ca 3- 4'. Till komplettering av gårdagens uppgifter meddelade Gedda att den första explosionen på Sveajarl ägde rum kl 07.33, strax därefter en andra explosion och kl 08.10 ytterligare en som var ytterst våldsam och varvid hela akterskeppet sprängdes i luften och elden stod högt i skyn. Kl 07.55 inträffade den första explosionen på Brasil som omedelbart fick mycket svår slagsida varför besättningen skyndsamt lämnade fartyget. Sista explosionen inträffade kl 08.54 och sjönk fartyget kl 09. Avståndet mellan fartygen vid olyckstillfället var mellan Sveajarl och Brasil ca 5' och mellan Brasil och Ecuador ca 500 meter. De 3 besättningsmännen från Sveajarl, som räddades till Ecuador, överfördes från Sveajarls livbåt till Ecuadors livbåt nr 1 under befäl av Ie styrmannen, varvid samtidigt motorman Ruthelius hoppade över i Sveajarls båt för att hjälpa till med rodden. Vår saknade livbåt var mycket väl utrustad såväl med proviant som med filtar och oljekläder, varför Gedda hyste gott hopp om att den skulle komma tilrätta. Ingenting kunde räddas från Brasil,varför alltså även kurirposten gick förlorad. Det m eddelas att flyg- och fartygsspaning med rödakorsplan och 3 livräddningskrydsare fortgår idag men försvåras av snötjocka och hård SW vind. Brasils befäl och besättning avreser idag till Oslo och beräknas inträffa i Göteborg imorgonkväll.

Telefonsamtal Westring ,Oslo, med Nordborg:UD, kl 19.30 11.1

Ecuador beräknas avgå till Strömstad på morgonen 12.1 - Westring tillsades meddela samtliga besättningsmän att ingen finge till pressen meddela något om olyckan innan sjöförklaringen ägt rum. Detta meddelande föranlett av att pressmän kunde befaras medfölja tåget ända från svenska gränsen.Westring nämnde att KK Unnérus låtit sig intervjuas av TT:s representant , men att hans uttalanden skulle underställas Marinledningen och UD innan de publicerades. Med anledning av byråchef Ståhles förfrågan varför de norska kustradiostationerna inte avarat på Ecuadors anrop, anhöll Westring om svar på följande frågor: Till vilka stationer och på vilken våglängd telegrammen sänts och vad de innehöll. Då Ecuador låg på redden kunde Westring inte själv införskaffa dessa upplysningar.

Dito 11.1.kl 16

Fortsatta spaningar även idag. De 3 norska livräddningsbåtarna ännu ej återvänt. Ett av planen siktat ett stort antal båtar som förmodas vara fiskebåtar. KK Unnérus mycket medtagen tagen och de uppgifter han lämnat kunde antagas vara mindre exakta. Westring och Unnérus under dagen besökt kommenderande amiralen. Tyska vederbörande visat stort tillmötesgående.

ECUADOR 8.1.43

Ch.telegram UD till London 11.1 kl 13.45

Urgent. Anhåller hos vederbörande att patrullbåtar och flygplan vid ev. färd i vattnen kring olycksplatsen spana efter de 2 saknade livbåtarna = Ministry Foreign Affairs

Ch.telegram London till UD 11,1 kl 19.50

44 Amiralitetet ännu ej erhållit åeddelande om Glimmaren Sveadrott anlänt Skopen men dylika meddelanden ofta starkt försenade. Fartygen komma i varje fall ej att uppehållas där = Sw. Minister

Signalmeddelande MS Sjöfart till CMDV, avsänt 12.1

Framställ följande frågor till Ecuador efter dess ankomst svenskt vatten och meddela svaren hit:

1) Vilken kustradiostatiober anropades med anhålan om ingång i norskt vatte
2) På vilken våglängd?
3) Meddelandenas innehåll?

Svar från CSJFKV till MS, Sjöfartsdetalj,mottaget 13.1 16.40

1) Anrop gjordes till Bergen,Utsire, Farsund radio. Svar erhölls ej.
2) 2600 meter.
3) Efter några få anrop till ovanstående kuststationer svarade Rügen radio via Köpenhamn att de skulle befordra meddelandenaxtill Bergen radio att ms Ecuador önskade ingå norsk hamn.Enligt uppgift från Ecuadors kontrollofficer, kapten Skjöld, hade radiomannen underhand meddelat att saken gällde tillstånd att ingå norsk hamn.
(UD telegraferat detta svar till Westring, Oslo 14.1 kl 18.50)

Telegram UD till konsul Westring,Oslo 13.1 19.45

7 befh kontrollofficer Ecuador beklaga de ej fingo tillfälle till vederbörande myndighet Kristiansand framföra uppriktigt tack för all lämnad hjälp vid ankomsten i form av mötande båtar ambulans etc Framför detta men tillägg vårt eget tack = Cabinet

P.M.

Angående de utgående ms Sveajarls och Brasils undergång .

(Konsul Edelstam i Kristiansand tydligen mycket trött.
Alla datum felaktiga.) (8.1 resp 9.1 skall vara 9.1 /10.1)

Meddelande om olyckan lämnades till befh å ms Nordstjernan av Korvettenkapitän Kühn,Hafenpolizei, lördag f.m. 8.1 Katastrofen hade inträffat några timmar tidigare i höjd med Feisteinen fyr syd Stavanger, 55 sjömil från kusten. Ecuador väntades åter till Kristiansand kl 13 söndagmorgon den 9.1 med de skeppsbrutna. Fregattenkapitän ((Obs. titelbytet)) Kühn ordnat med logi och kost för de räddade samt givit order om läkare och sjukvårdare vid behov. På grund av snötjocka beräknas Ecuador kunna komma

ECUADOR 9.1.43

in till Kristiansand först senare på dagen. Som ett tillmötesgående har fyrarna från Stavanger till Kristiansand tänts på natten för att underlätta Ecuadors färd. Flygspaning efter Sveajarls återstående besättning har utlovats så snart vädret tillåter. Katastroforsak tros vara minor. Befh på ms Nordstjernan har farmhållit att färden från Lindesnes och norrut längs kusten skulle vara säkrare om den förutbestämda routen finge läggas i djuprännan istället för som nu längre västvart på ca 150 meters djup, där ankrade minfält kunna läggas ut. Risken för drivminor funnes dock alltid.

Kristiansand 9.1.43
H.Edelstam Konsul

Kommendörkapten Unnérus hemliga rapport : se Brasil

Brev till Oslobeskickningen från konsul Edelstam 13.1.

Med ledning av de positionsuppgifter Ecuadors befh lämnat Korvettenkapitän Kühn vid ett besök vi i förrgår gjorde å fartyget, hade de tyska myndigheterna ritat upp den kurs de 3 lejdfartygen gått. Befh å Nordstjernan, kapten Holmberg, och jag bereddes igår tillfälle att taga del därav. Det befanns därvid att lejdfartygen vid olyckstillfället befunnit sig 11'W. om den fastställda kursen. Jag besökte igår på sjukhuset svarvaren Sigvard Oscar Franzén från Sveajarl. Hela ansiktet var svårt bränt men synen har man lyckats rädda. I övrigt har han inga skador. Den tyske läkaren hoppades att han skulle kunna bliva fullt återställd. Franzén befann sig efter omständigheterna väl och låg i ett halvenskilt rum. Han är född 22.6.14, är gift samt bosatt Amiralitetsgatan 23,3tr, uppgång 4, Göteborg.

Generalkonsulns vördsamt tillgivne
H.Edelstam
Kristiansand den 13.1.43

Telegram Westring, Oslo till UD 26.1.

4 edert 8. Våglängden riktig men inget telegram från Ecuador mottaget av nämnda stationer = Westring.

Sjöfartskommittén Gtbg, 28.1.43 till byråchef Nils Ståhle, UD

Jag får erkänna mottagandet av ditt brev av den 26 ds med uppgift å de djup som Ecuadors ekolod utvisade vid olyckstillfället. De lämnade uppgifterna bekräfta till fullo de beräkningar jag tidigare låtir verkställa rörande fartygens positioner och enligt mitt förmenande är härmed anledningen till olyckan till fullo klarlagd. Din Tillgivne Gunnar Carslls*om*.

Brev till Gen.konsul Westring,Oslo 15.2 fr.Admiral Norwegen .

Ich erlaube mich ihnen jetzt, wo die Nachforschungsversuche nach den Rett-

ECUADOR 9.1.43

ungsbooten der Brasil und Sveajarl leider ergebnislos aufgegeben sind, kurz die massregeln mitteilen, die von der Kriegsmarine im besetzten Norwegischen Gebieten getroffen wurde.

Die Küstensstationen haben den Funkspruch des ms Ecuador nicht empfangen. Es liegt die vermutüng nahe , das beim abgegeben der Funksprüche an bord des Ecuador irgend ein fehler gemacht wurde.

Sofort nach bekanntwerden der noch draussen befindlichen Boote wurden die Rettungsarbeiten eingeleitet.

1) Sämtliche Küstenwachstationen und Marinenachrichtenstellen wurden benachrichtigt.
2) Soweit es das Wetter erlaubte, wurde mit Flugzeugen nach den Booten gesucht.
3) Norwegische Seenotkutter , Deutsche Minensuchboote und Hafenschutzboote haben, soweit es das Wetter eralubte, 12 Tage lang das in Frage kommende Gebiet abgesucht, ohne auch eine Spur von den Booten oder irgendwelchen Wrackteilen zu finden.
4) In den Tagen nach der Untergang den beiden Schiffen, herrschten im allgemeinen Windsträrke 8-9 mit stark wechselnden Winden und sehr starke Dünung , die Zeitweise so hoch war, dass die verhältnismessig kleinen Hafenschutzboote nicht auslaufen konnten. Am zweiten und dritten Tag herrschte undurchdringlischer Nebel, das das suchen ausserordentlich erschwerte und die Fliegertätigkeit nutzlos machte.

Zusammanfassend muss festgestellt werden, dass die Deutsche Kriegsmarine und Luftwaffe, sowie die Norwegischen Rettungskutter, alles Menschenmögliche getan haben, um die Schiffsbrüchigen zu retten. Leider waren die Naturgewalten (Wind,Wetter, Seegang, Nebel) für die Rettungsaktion ausserordentlich ungünstig. Es muss angenommen werden, dass die Boote bereits in den ersten Tagen weit herausgetrieben wurden und sehr wahrscheinlich in den hohen Dünungen und bei den Sturmartigen Winden sehr bald zerschellt sind. Ich bedauere lebhaft, ihnen keine besseren Nachrichten zukommen lassen su können.Eine Verkettung unglücklicher umstände , wobei ich die bedauerliche Tatsache , dass Ecuador anscheinend kein Seefähiges Motorboot besass, erwähnen möchte, hat leider die Rettung der braven Seeleute unmöglich gemacht.

Mit denbesten grüssen

Ihr sehr ergebener

Lyons

Kapitänleutnant beim Admiral Norwegen.

Sjöfartskommittén, Gtbg 15.2, till byråchef N.Ståhle, UD

~~22~~ Av de av Ecuadors befh nu senast lämnade uppgifterna framgår att när Ecuador ändrat kurs norröver vid Punkt C - lat N 57 58′- long. O. 03 54′-

ECUADOR 9.1.43

var fartyget 9′ västligare än den punkt där kursändring nordvart bort ske. Enligt de lämnade uppgifterna styrde Ecuador sedan kl 04-18 " varierande kurser i Sveajarls kölvatten." Det är fullkomligt omöjligt att med utgångspunkt från denna uppgift exakt ange platsen för olyckan. Av de uppgifter som lämnats av Brasils befh framgår emellertid att Brasil minsprängts på lat N 58 53′ och mellan longitud Ost 3 16′ - Ost 3 21′, det vill säga 11 till 14 sjömil W om den fastställda kurslinjen. Det finnes icke något i de av Ecuadors befh lämnade uppgifterna, som motsäger detta förhållande, vilket dessutom också bestyrkes av ekolodets djupsiffror. Såvitt jag kan förstå har olyckan eventuellt sin grund i att Sveajarl av strömsättning eller andra omständigheter satts för mycket västvart och sedan inte, på grund av avsaknaden av ekolod, tillräckligt effektivt kunnat kontrollera sin position. Befh å Brasil och Ecuador ha , av de lämnade journalutdragen att döma, tydligen styrt i Sveajarls kölvatten utan att ta hänsyn till vad de ombord å dessa fartyg befintliga ekoloden bort antyda, nämligen att fartygens positioner voro betydligt västligare än den kurslinje somskulle följts enligt de av Sjöfartskommitténs lämnade instruktionerna. Din Tillgivne Gunnar Carlsson

---

Svenskt tack i Berlin

19.2.43 framfördes i en verbalnote i Berlin den svenska regeringens tack för visad tysk hjälpsamhet under lejdbåtskatastrofen.

PROMEMORIA

överlämnad 12.2.43 till Admiral Norwegens stabschef, Korvettenkapitän Schreiber, av en tjänsteman från Sv. generalkonsulatet i Oslo.

Aufzeichnung

Betreffend den untergang der Schwed. Schiffe
Sveajarl & Brasil 9.1.43 ungefähr 60′W. Stavanger.

Das Seeverhör der geretteten Seeleute der obengenannten Schiffe, sowie der Bericht des Kontrolloffiziers des ms Brasil , haben erwiesen,dass ein Deutsches Flugzeug aus richtung der Norwegischen Küste kommend um 10 Uhr, zwei und ein halb Stunde nach der Minenexplosionen, eine viertelstunde über dem Unglücksplatz gekreist ist, worauf es zurückflog. Zu dieser Zeit befanden sich auf der Unglücksstätte ms Ecuador, zersprengte Teile von Sveajarl und Brasil sowie 4 Rettungsboote des Brasil, 2 des Ecuador und mindestens eines des Sveajarl. Es wäre Schwedischer seits von grossem interesse zu erfahren, ob das Flugzeug Bericht über das Unglück erstattet hat.

Oslo 12.2.43

(Stämpel)

ECUADOR 9.1.43

Brev från dir.W.Björkman, Nordstjernan, till Gen.konsul Gunnar Carlsson i Sjöfartskommittén, Göteborg, 27.2.43.

Broder.

Från Ståhle ha vi erhållit vissa handlingar rörande Sveajarls och Brasils förlisningar, bl.a avskrift av ett handbrev från dig till Honom av den 15.2 (se sid 23-24) I detta brev meddelas att av de uppgifter som skulle lämnats av Brasils befh framgått , att Brasil minsprängts på lat.N 58°53′- och mellan longitud O. 3°16′- O. 3°21′, d.v.s 11-14 sjömil väster om den fastställda kurslinjen. Med anledning härav har jag haft ett samtal med Brasils befh kapten Ranke, som påstår , att han aldrig lämnat någon dylik uppgift och överhuvud taget icke någon annan uppgift än den som han lämnat vid sjöförklaringen. Enligt sjöförklaringen skulle Brasil ha befunnit sig på lat. N 58°50′- O. 3°27′. Jag skulle sätta stort värde på om du ville meddela mig av vem du erhållit meddelandet rörande kapten Rankes uppgift. Min personliga uppfattning är, att fartyget befunnit sig ett gott stycke W om kurslinjen, så den saken är inte mycket att diskutera om,men jag skulle gärna vilja kontrollera om kapten Ranke har rätt i sitt påstående att han aldrig lämnat annan uppgift än den han givit vid sjörförklaringen.

Med hjärtliga hälsningar
Din tillgivne
Wilhelm Björkman

Svar på ovanstående förfrågan: från Gunnar Carlsson 1.3.43

Kapten Ranke har så till vida rätt, som Brasils position icke beräknats på basis av uppgifter lämnade av honom, utan på basis av de uppgifter beträffande styrda kurser , som framgå av Ecuadors loggbok. Då Ecuador, enligt uppgift av kommendörkapten Unnérus ,endast befann sig ett par tusen meter akter om Brasil, torde man kunna utgå från att de båda fartygen gingo fram på praktiskt taget samma longitud.

Dir. Björkman, Nordstjernan, i brev till G. Carlsson 2.3.43

Broder!

Jag tackar för ditt gårdagsbrev, av vilket jag med tillfredställelse finner att kapten Ranke tydligen talat sanning.

Det torde vara klart att Ecuador enligt död räkning gått över på nordlig kurs ca 7′W om den uppgivna punkten. Möjligen har fartyget på grund av strömsättning varit ännu något västligare.Under den nordgående farten har fartyget hållit " varierande kurser." Enligt kapten Gedda har dessa kurser varierat mellan 354 och 10 ochoftare ost än väst om nord. Då den anbefallda kurslinjen har västlig dragning, kommer man till att den verkliga kursen - även om den hela tiden varit rätt nordlig - så småningom närmat sig den an-

ECUADOR 9.1.43

befallda, och att differensen vid vändpunkten, på lat N 57 58′, av 7 dist. minuter minskat till c:a 4 distansminuter vid olycksplatsen.Detta bedömande motsäges inte heller av ms Ecuadors lodskott. Vi ha ännu icke fått KK utlåtande om olyckan, men vänta att få det denna vecka, varefter jag kommer att hålla förhör med bägge befälhavarna ochmed Ie styrman på Brasil.

Din tillgivne
Wilhelm Björkman.

TYSKT SVAR PÅ SVENSK Aufzeicnung (Sid 24)

MARINE-OBERKOMMANDO IN NORWEGEN Oslo 10 April 1943
B nr G-16149. AI.

GEHEIM

Schwedische Generalkonsulat
Oslo.

Die auf dortigen Wunsch angestellten ermittlungen über den Funkverkehr und die Flugzeugmeldungen bei untergang der Schwedischen Schiffe Sveajarl und Brasil hatten folgendes ergebnis:

I Funkverkehr

1) Norwegen: Funkstellen.

a) M.F.S. Oslo:
Anrufe des ms Ecuador wurden nicht gehört.Es wurde lediglich um 09.40 Uhr und 09.55 kurzer verständigungsverkehr von Göteborg an ms Ecuador gehört.

b) M.F.S TJÖME:
Anrufe des ms Ecuador wurden gleichfalls nicht gehört. Im laufe des 9.1 und 10.1 wurde kurzer verständigungsverkehr zwischen Göteborg und Ecuador abgenommen.

c) M.F.S. Kristiansand Süd:
Funkverkehr des ms Ecuador wurde nicht gehört. Lediglich ein Anruf von Göteborg an ms Ecuador um 09.40 und eine empfangsbestätigung über einen Spruch nr 1 von Göteborg an ms Ecuador um 12.15. Am 14.06 wurde dann noch verständigungsverkehr zwischen diesen beiden Stationen gehört, der am 14.11 abgebrochen und vermutlich auf der zuständige Arbeitsfrequenz fortgesetzt wurde.

D) M.F.S.Stavanger:
Wie unter C)
M.F.S Bergen:
Wie unter c)

Forts

ECUADOR 9.1.43

Genaue Gründe für das nicht-durchkommen der von ma Ecuador gefunkten nachrichten können nicht angegeben werden. Kristiansand-Süd meldete starke Luftstörungen, die jedoch in Bergen und Stavanger weniger in erscheinung getreten sind. Der verständigungsverkehr wurde in Oslo mit geringer Lautstärke und Tjöme mit grösster Lautstärke gehört. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Empfangsverhältnisse an der Norwegischen Küste sehr stark schwanken, ohne dass bisher die Ursachen hierfür einwandfrei geklärt sind.

2) M.F.S Rügen Radio:

Gemäss Funktagebuch der Küstenfunkstelle Rügen-Radio hat ms Ecuador zu verschiedenen Zeiten die Norwegischen Küstenfunkstellen ohne erfolg gerufen. Die Notiz wurde später von Ecuador an Kopenhagen Radio abgesetzt. Um 11.54 wurde Rügen Radio von Kopenhagen für Übermittlung dieser Notiz an Bergen gerufen. Rügen-Radio hat nicht direkt mit Ecuador in verbindung gestanden und auch nicht die Übermittlung der Funksprüche von Kopenhagen nach Bergen übernommen. Für das zukünftige verhalten kann den Schwedenschiffen nur empfohlen werden, derartig dringende nachrichten als Funksprüche mit einem der International festgelegten Notanrufe einzuleiten, und sich nicht nur an eine bestimmte Funkstelle zu wenden.

II. Flugzeugmeldungen.

Am 9.1.43 sichtete ein Ju-88 bei rückkehr von einem Aufklärungsauftrag um 11.20 Uhr zwei Schwedenschiffe, davon eines in sinkendem zustand, im See-gebietb westlich Stavanger. Das Flugzeug hat keinen Funkspruch abgegeben, da es unmittelbar vor der landung stand und die Spruchabgabe als Funkspruch keine wesentliche abkürzung der Übermittlungszeit ergeben hätte. Um 13.15 Uhr wurde der vorgang an den zuständigen Fliegerführer und kurz danach an die zuständige Seenot-dienststellen weitergegeben. Im verlaufe des 9.1 war ein start von Seenotflugzeugen wegen äusserst schlechter Wetterlage nicht mehr möglich. Im verlaufe des 10 und 11.1 wurden zur sache der beiden vermissten Rettungsboote des Sveajarl mehrere Flugzeuge des Seenotdienstes und des zuständigen Fliegerführers eingesetzt. Darüber hinaus waren 3 Norwegiche Rettungsboote ergebnislos unterwegs. Lediglich das Wrack des Sveajarl wurde in 59 43′N - 4 40′ost festgestellt.

Für das Marine Oberkommando
in Norwegen.
Der Chef des Stabes I.V

(oläslig signatur)

(Se även brev sid 28)

ECUADOR 9.1.43

Brev från gen.kosnul Westring,Oslo,16.4.43 t. Byråchef N.Ståhle,UD

I anslutning till dagens officiella skrivelse nr 660 GK ber jag få meddela följande:

Noggranna undersökningar på tysk sida ha icke kunnat klargöra varför ms Ecuadors anrop till Norska kustradiostationer icke uppfattats. För den händelse Ecuador använt sig av en rörsändare kunde saken möjligen förklaras därmed att sändningen ägt rum med någon grads eller halv grads förskjutning ovan eller under 600 M. våglängden.Då de Norska kuststationernas mottagningsapparater voro noggrant inställda oå 600 M.-våglängden,hade anropet i så fall inte uppfattats. Rügenstationen däremot är en större station med mera personal som ofta söka i etern. Därvid hade man måhända kommit att uppfatta Ecuadors anrop. Man har vidare fäst sig vid att Ecuador inte utsänt SOS-signaler. - Det av de skeppsbrutna iakttagna flygplanetvar ett tyskt spaningsplan av typ Ju-88, som vid sin återkomst 9.1.kl 13.15 genast avgav rapport om olyckan, men vindstyrkan och sjögången blev på e.m så stark att man inte ansåg sig kunna sända ut räddningsplan. På platsen tillgängliga räddningsbåtar voro även för små för att kunna gå ut i detta väder. Först den 10.1 kunde 3 hydrplan av typ Muster Do-24 samt 3 räddningsfartyg insättas. Den 11.1 utsändes åter 2 hydrplan som fortfarande kunde sikta Sveajarls ännu flytande akterskepp med kölen upp.Den 12.1 blev vädret så dåligt att vidare sökande ansågs omöjligt.Man anser för troligt att livbåtarna sjunkit redan natten till den 10.1

Från Tyska marinens kuststation i Stavanger har följande tabell lämnats å vind och sjö den 9-11.1.43

Stavanger	9.1	kl 6.00	SO 4	Beaufort	Sjö 2	Mycket dålig sikt.
-"-	10.1	kl 6.00	SO 5-6	-"-	Sjö 4	-"-
-"-	11.1	kl 6.00	SO 6-7	-"-	Sjö 5	-"-

Någon ytterligare utredning i saken från Tysk sida torde icke kunna påräknas.

Carnegiebelöning till Ecuadormännen G.P.10.5.43

Carnegiestiftelsen har vid sitt senaste sammanträde belönat de män från Ecuador, som vid den stora lejdbåtskatastrofen i Nordsjön den 9.1 i år gick i livbåtarna för att undsätta besättningen på Sveajarl och Brasil. Besättningen i Ie styrman David Ohlssons båt har av K.M:t tilldelats guldmedalj. Besättningen i denförsvunna båten under befäl av 2e styrman Karl Axel Lundgren har tillerkänts stiftelsens minnesmedalj. De omkomna i denna båt voro: 2e styrman Karl Axel Lundgren, Ie maskinist Bror LA.

ECUADOR 9.1.43

Jacobsson, matroserna Karl Tore Karlsson och Per Olof Östrand, jungmannen Rune E.Gustafsson, 1:e motormannen Knut Werner Wirack och 2e motormannen Karl Gustaf Ruthelius. För deras efterlevande har sörjts genom ersättningar från rederi och försäkringsanstalter. 2e styrman Lundgren var född i Göteborg den 5.1.09. Han gick till sjöss vid 18 års ålder, avlade styrmansexamen 1935 samt sjökaptensexamen 1936. Alltsedan han tog examen var han anställd i red AB Nordstjernan. - 2e maskinist Jacobsson var född i Mollösund 1904. Han gick till sjöss 1919, avlade maskinistexamen 1929, Ie maskinistexamen 1932 och 1934 kom hantill Nordstjernan.

Eget Ecuador ut igen först 13.5.43

På middagen den 13.1.43 kom Ecuador åter in på svenskt vatten utanför Strömstad och möttes av Sjökontrollens båt. Fartyget måste komplettera besättningen och sin båtutrustning och avvakta klarsignal för att kunna gå ut igen. 2 av Brasils skadade livbåtar låg på däck och en hängde i dävertar. Tre passagerare hade bevittnat dramat utanför norska kusten denna fasansfulla lördag, nämligen pastor Georg Järbel, f.d.komminister i Ekshärad, på väg till Buenos Aires som assisterande svensk sjömanspastor: Rederitjänstemannen Olof Almh på väg till Nordstjeranan kontor i B.A och SKF-ingeniören Åke Wallinder, på väg till SKF:s kontor i Mexico City. Ingen ombord hade en tanke på att lämna Ecuador i Strömstad. Befäl och besättning kom alla till en minnesgudstjänst i Strömstads kyrka. De försvunna ersattes med ny 2e styrman K.G,S Blom, ny Ie maskinist, 2 nya matroser, 2 motormän och en jungman. Men Ecuador kom inte iväg. Den 15.1 förklarade tyskarna att de inte kunde påta sig ansvaret för en fortsatt Göteborgstrafik, och sedan låg lejdtrafiken nere i 4 månader. Först den 13 maj 43 kunde Ecuador löpa ut från Göteborg. (Se sid 14 assurans) Se tilläggsblad om Lejdtrafikstoppet.

Ecuadors historik

Motorfartyg på 7090 brton byggt 1940 vid Göteverken av stål. L. 128,2 B. 17 Tillhörigt red AB Nordstjernan (Axel Ax:son Johnsson)i Stockholm. Det nionde fartyget i Argentinaserien, sjösatt 4.12.39,döpt av fru Th.Meyer, i närvaro av bl.a landshövding Jacobsson och handelsminister Möller. Lev 7.3.40 men först ett år senare insatt som lejdfartyg. För tekniska data se Argentina 6.7.42. 2 st 4-takts enkelv. GötaverkenB& W motorer på 6800 ihkr. 7400 dw. 15,75 knop på last. Den 17.4.41 kom Ecuador på sin förste lejdresa till Göteborg från Buenos Aires med full last av fodermedel. Den 4.3 41 hade ss Tynningö kommit från USA som vår fjärde lejdbåt västerifrån. Nr 1 var Sveadrott. Ecuador gjorde flera resor under kriget. Den 7.3 44 kom Ecuador till Gtbg från B.A. tillsammans med lillöhus

ECUADOR 9.1.43

och Boreland. I orkan vid Färöarna hade Ecuador fått poophuset intryckt och Ie styrman hade skadat benet och fördes i ambulans till Sahlgrenska. Befh hade stukat ena armen på bryggan. - Den 24.8.44 kom Ecuador till Gtbg från B.A. i sällskap med Temnaren, Vasaland och m/t Uranus, efter att ha lämnat Gtbg den 6.6.44. I maj 45 återupptogs den fredliga Sydamerikatrafiken. - Ecuador förliste natten till den 29.2.56 vid Holländska kusten - N. 53° 21,4 ′- O, 05° 01′- på resa B.A.-Rotterdam-Hamburg- Göteborg med last av 3204 ton styckegods,varav 2500 ton kaffe,300 ton fryst kött och 400 ton bomull och hudar. Natten var mörk och molnig och rorsmannen, en 24-årig jungman utan kunskaper i engelska hade missuppfattat lotsens order att styra 48° och styrde istället 88°. Då 2e styrman efter 15 minuter upptäckte misstaget och beordrade hårt BB roder fick Ecuador ,sedan hon girat 45°, med 15 knops fart kraftig bottenkänning, halkade över två sandrevlar men fastnade på den tedje. Det var Vestergrondens yttersida, 10′ N. Terschelling. Kl var då 23.50. Kl 07.30 tog sig Ecuador flott för egen maskin, girade BB från 45° till 286° men grundstötte under giren åter definitivt 900 meter från den revel hon tidigare fastnat på. Nu uppstod omfattnde botten- och maskinskador. Samtidigt blåste det upp från W. 8 passagerare och stewardessen landsattes med en livräddningskryssare. I hårt väder beseglades Ecuadors öde den 1.3 då hon måste överges vattenfylld och på väg attbrytas sönder i bränningarna. W 8 Beaufort kl 04. Befälet, 7 man med befh Erik Gustaf Persson i spetsen, härdade ut ombord till morgonen den 2.3 då de lämnade på livr.kryssaren Brandaris. Ecuador låg då med 25 BB slagsida.- Bärgningsförsök blev resultatlösa. Den 12.4 bröts vraket itu och vårstormarna fullborade förstörelsen. -Ecuadors final blev en rättegång i Halmstad som slutade med att befh den 16.5.57 dömdes till 40 dagsböter och jungmannen till 20 dagsböter. Några skadeståndsanspråk hade inte framställts.

JAMAICA 12.1.43 25% krig (KK)

RÄNDE PÅ GRUND EFTER ATT HA GÅTT GENOM SVENSKA MINFÄLTET PÅ FEL KURS.

Rapport

Avgick Rotterdam ons 6.1.43 destinerad till Oxelösund med rumslast av 1281 ton kol.Djupg F 14′8″ – A 15′8″ 18 ombv
Grundstött tis 12.1 kl 04.20 vid Källskären på N 58 33,9′ – O.17 11,9′
Vind StO 2 Beaufort,klar luft. 1e styrmans vakt, befh på bryggan.Utkik på backen. Sista ortsbestämning för Grundstötningen vid Sandsänkans fyr.Magn kurser därifrån NtO¾O ,distans c:a 6′. Kompassjustering i Rotterdam 30.12,42
Sjökort: SKV nr 239,rättat till 29.10.42. Civilass. Mälaren

Journalutdrag

Ons 6.1.43 Avgått Rotterdam ,lämnat lotsen 11.15 vid Hook van Holland och fortsatt under BO:s ledning i konvoj

Tors 7.1 Konvojen ankrat 20.25 i avvaktan på dagsljus.

Fre 8.1 Lättat 07.45,fortsatt, lots 07.55,anlänt Brunsbüttel sluss 13.20 Kl 14 avgått från Brunsbüttel

Lör 9.1 Anlänt Holtenau sluss 10.10, gåttur slusse 11.10,ankrat 11.45 enär farvattnet spärrat. Lättat ankar 14.55 och fortsatt efter kursanvisningar Kl 16.30 lämnat spärrlotsenvid Kiels fyrskepp. Kl 19 ankrat för flyglarm.

Lör 10.1 fortsatt 07.50 enligt kursanvisningarna.

Mån 11.1 01.45 passerat Sandhammarens boj, logg 47,5.– Styrt varierande kurser enligt pejlingar. Kl 09.25 passerat Klotets kvastprick, logg = 21. 13.40 pejlat Segerstads fyr i WNW ½W ,distans 3,5′. Kl 16.40 pejlat Kapelluddens fyr i WNW ½W,logg = 93′. Kl 21.10 passerat Ölands norra boj å 4,2′, kurs magn N 20° O.

Tis 12.1 kl 01.20 pejlat Häradsskärs fyr i W å 8′avstånd, logg = 79. Kl 02.2 02.20 pejlat Sandsänkan i W å 3′.logg = 90′. Kurs NtO¾O. Kl 04.20 fartyget tagit grund med halv till sakta fart.Försök gjordes att komma flott för egen maskin. Inget läckage vid rundpejling. Kl 07.40 erhållit lots ombord.Beordrat lotsbåten rekvirera bogserbåt samt pråmar för lossning av lasten medan fartyget var tätt.Innan assistans anlänt ökade vind och sjö hastigt och fartyget högg sig läck i förpiken och i 1:ans och 2ans BB tankar.Kl var 1ans och 3ans tankar fulla,kunde ej hålla läns. Kl 13.40 sattes STB båt i sjön med följande ombord: 1e styrman, 2e styrman, 2e maskinisten, matros Fernström, lättmatros Eriksson,Jungman Sjögren, donkeyman, stuert, kocken och eldare Salomonsson. Följande kvarstannat ombord för att vakta fartyget: Befh Egnell, chiefen, eldare Lemming, maskinelev Petterson, lämpare Jansson, lättmatros Kaiv och jungman Jansson. Vattnet ökat oavbrutet.Pumparna i oavbrutet arbete men kan ej hålla läns.

Ons 13.1 kl 01.30 kunde pumparne ej hållas igågg längre.Fartyget stöter

JAMAICA 12.1.43

hårt på grundet och sjön spolar över för- & akterdäck. Livbåten från Hartsö,som skulle legat stand by i händelse den övriga besättningen skulle behöva lämna, syntes ej till. Vinden gåttmera västlig. Kl 00.50 avfyrat 3 nödraketer men utan resultat.Kl 08 anlände ms Martina Lundgren avvaktande möjlighet att ta upp resten av besättningen. Mellan kl 10 och 11 lyckades resten ta sig ombord på Martina Lundgren. Befh kvarstannat ensam ombord. Mulen luft med frisk bris.

Tors 14.1 Fartyget hugger fortfarande men ej så hårt. Frisk SSW vind och mulen luft. Befh fortfarande ombord.

Fre 15.1 på f.m bärgades kapten Egnell av en vedettbåt.En livbåt med 4 man under befäl av fänrik Adde utförde räddningnen.

Stockholm 26.1.43

Gustaf Egnell

Befh

Bilaga P.M. till Mom. 16 i "Rapport om Sjöolycka".

Den Sannolika orsaken till olyckan torde med säkerhet vara den att vi ,i det läge fartyget befann sig strax före grundstötningen,förväxlade fyrarna Beten-Grässkären med Västra Korpen-Hartsö-Enskär. I det läge vi just då befunno oss var vinkeln mellan de båda paren fyrar överensstämmande beträffande akarktären.Beten har således 2 bx var 6 sekund, Grässkären 2 bx var 8e sekund,Västra Korpen 2 bx var 6e sekund och Hartsö-Enskär 2 bx var 8e sekund. Ljusstyrkan, som i normala fall givetvis skulle ha varit mycket divergerande,tedde sig genom den exceptionellt klara vinterluften tämligen lika. Som förklaring till det läge vari fartyget befann sig där en förväxling av förutnämnda fyrar ägde rum ,kan jag inte angiva någonannan än den, att fartygets kompasser av en eller annan anledning varit missvisande. Missvisningen torde ha varit beroende av den allmänt kända omständigheten att ett fartygs avmagnetisering kan inverka oförmånligt på kompassen,så att densamma vid yttre inverkan,såsom exempelvis magnetiska fält, giver större missvisning än en kompass som ej varit utsatt för fartygets avmagnetisering.Som ytterligare belägg för riktigheten i min slutsats beträffande fartygets position ,d.v.s att jag ansåg fertyget befinna sig i vinkeln Västra Korpen-Hartsö-Enskär ,villjag anföra den omständigheten att jag vid pejlingen hela tiden hade de ljusreflexer som Oxelösund och Nyköping åstadkomma,helt och hållet BB om kurslinjen till Västra Korpen.

Crew List

Befh Gustaf Wilhelm Sture Egnell, Stigbergsgatan 32,4tr, Sthlm, 26.9.03 i Linköping .I rederiet sed an 1928.

1e styrman Johan Ludvig Olsson, 15.11.96

Forts

JAMAICA 12.1.43

Crew list forts

2e styrman Axel Leonrad Karlsson, 10.3.12
Chief Olof Rudolf Högberg, 27.6.99
2e maskinist K.V.Persson, 11.6.83
Stuert Eve Ekwall, Rudsjögatan 14,Huvudsta, 15.2.14
Kock Stig Lundegard, 15.12 06
Matros Sven August Fernström, 6.4.02
Matros Victor Keiv ,17.7.15
Lättmatros Gustav Robert Eriksson, 1.9.19
Jungman Sten Vincent Jansson, 16.9.24
~~Jungman Gustav Robert Eriksson, 1.9.19~~
Jungman Stig Sture Sjögren, 30.3.23
Donkeyman Oscar Hämäläinen, 26.5.00
Eldare Henry Lycke Salomonsson, 18.4.03
Eldare Karl Gustav Olof Lemming, 16.2.23
Eldare Torsten Albin Lindvall, 5.10.19
Lämpare Nils Victor Jansson, 1.11.19
Maskinelev Klas Henrik Pettersson, 10.2.98

Sjöförklaring i Stockholm 1.2.43 kl 13

Sakkunniga: Ernst Perno & Otto Dahlquist.
Från red AB Jamaica sjökapten Gunnar Båtelsson.
För Mälaren advokat Stellan Graaf.

Befh Egnell: Sedan 1928 upprepade gånger gått på traden Stockholm-Rotterdam. Under ifrågavarande resa hade kompassen inte varit missvisande före grundstötningen. Loggen viast 90 då fartyget varit i jöjd med Sandsänkan.Efter c:a 6′ gång därifrån togs krysspejling på 2 fyrar som befh förmodade vara V:a Korpen och Hartsö-Enskär,men vilka sedermera visat sig vara Beten och Grässkären. Arkö fyrar belyste inte den del av farleden där Jamaica befunnit sig vid ovannämnda pejling. Hävringe fyrar inte siktats varken vid detta eller något senare tillfälle för grundstötningen. Förmodligen därfö att fyrskenett från dessa fyrar mattats till följd av isbildning på glaser och att det sålunda reducerade skenet sammansmält med ljusskenet från Oxelösunds järnverk. Ortsbestämningen verkställts på grundval av den gjorda pejlingen och kursen därfeter satts inom fyrvinkeln. Befh avsett gå genom Hävringeleden och att ta lots ombord sedan fartyget nått skärningen mellan Västra Krpens vita sektor och enslinjen för Hävringe inre och yttre fyrar.Då loggen några minuter efter kl 04 tagits in hade den passerat strecket för 100 och visade 3. Sålunda då tillryggalagt 13′ från positionen i höjd med Sandsänkan.Loggen sedan ej ånyo utlagts.

Befh inlämnat följande intyg,tecknat ombord 25.1.43,och u-tecknat av B.G.

JAMAICA 12.1.43

Blencke,befh, A.Bölenius , 1e styrman och I.Lindeberg, 2e styrman:

"På begäran intygas härmed tt båda kompasserna visat sig synnerligen otillförlitliga efter verkställd avmagnetisering,och har det flera gånger inträffat att dev. ändrats från ostlig till västlig v.v, och skillnaden kunnat uppgå ända till 20°. "

samt följande intyg,dagtecknat Oxelösund 23.1.43:

" På begäran intygas härmed att under den del av året 1942,8/5-31/12, som fartyget gått i trafik på Rotterdam och varit avmagnetiserat,det med stor tydlighet visat sig att kompasserna ej varit attlita på. Deviationen har på mycket kort tid varierat upp till 11°. Likaså har observerats att deviationen varierat med latituden,så att skillnaden påett dygn kunnat uppgå till 6°och kunna dessa förändringar med all säkerhet tillskrivas avmagnetiseringen."

Ombord å ss Sigrid Matthiessen

Allan Ivarsson J.Pehrsson

I ett 3dje intyg intygade befh Hugo Stolpe på ss Brosäter att " kompasserna å detta fartyg varit i högsta grad opålitliga alltsedan den första avmagnetiseringen företogs. Det har t,ex hänt att deviationen på 20 grader uppstått i ett dygn på tidigare deviationsfria kurser."

1e styrman Olsson: Ofta gått denna led ochunder tidigare resor iakttagit att kompassen varit missvisande,vid ngt tillfälle 5-6 grader då den bort vara en grad. Denna resa hade Olsson förmärkt någon missvisning BB hän då fartyget passerat Ölands Norra Udde. Mellan midnatt och 04 den 12.1 hade 2e styrman vakten.När Olsson tog över kl 04 var befh kvar på bryggan och hade då på sjökortet utmärkt fartygets position för Olsson och givit honom i uppdrag att kontrollräkna blinkarna från de båda fyrarna. Blinkarna överensstämt med de som varit att förvänta från Västra Korpem och Hartsö-Enskär.Olsson ansåg att missvisning på kompassen lett till fytförväxlingen.

2e styrman Karlsson: Vakten oo- 04 den 12.1. Pejling utförts i höjd med Häradsskär och Sandsänkan utan att någon missvisning iakttagits hos kompassen. Kl 04 gått under däck utan att ha siktat Hävringe fyrar, Efter grundstöttningen återvänt till bryggan och senare deltagit i pejlingen av rännstenarna i rummen.

Matros Fernström: Till rors sedan några minuter över 04.Enligt order hållit kurs på en fyr "som blinkade 2 gånger." På STB bog, något för om tvärs, aikttagit 2 fyrar vilka inte legat särskilt tätt tillsammans.Vinkeln mellan dem hade han uppskattat till ett par streck.

Lättmtros Eriksson: Utkik från 04. Sett några fyrar på STB bog men vet inte vilka och hur många. Båda vrit "blinkfyrar" och legat rätt långt åtskilda.

Jungman Sjögren: Till rors 02.03. Lättmatros Kaiv stått till rors 03-04 och Sjögren då varit utkik på backen. Sett ett antal blixtfyrar med vitt

JAMAICA 12.1.43

sken på STB bog och en med rött sken rätt föröver.

KK Memorial 31.3.43 Ej för publicering

Orsak: Försumlig navigering, vilken även kan ha varit förenad med missvisande kompasser eller felstyrning. Vid granskning av sjöförklaringen finner man att befh uppgifter är svävande, från det fartyget genom en 4-streckspejling (?) kl 01.20 fick sin position fastställd 8 naut. mil Ö.Häradsskärs fyr. Kursen mellan Häradsskär och Sandsänkan, då den senare fyren kl 02.20 var tvärs BB i 268° på ett avstånd av 3 naut.mil, logg = 90, har ej heller uppgivit. Ännu vagare har befh blivit när han, efter omkring 6 ´gång från positionen utanför Sandsänkan, med NO¾O-lig kurs = rv 18´, företog en krysspejling på 2 blixtfyrar. Här, om någonsin, borde de magn. bäringarna ha införts i skeppsdagboken, trots att denna krysspejling till följd av sin spetsiga vinkel - nota bene, om den verkligen tagits vid detta tillfälle - varit ur navigeringssynpunkt i det närmaste värdelös. Vinkeln mellan fyrarna var nämligen 13-15 grader. Befh säger sig vid denna krysspejlings tagande ha förväxlat Västra Korpens och Hartsö-Enskärs blixtsken med 2 andra exakt lika lysande fyrar, Beten och Grässkären. Påståendet är emellertid felaktigt enär 2 av fyrarna icke voro synliga vid tillfället på grund av att fartyget ännu inte hunnit inom deras lysvidd, och om Beten - som var en av dem, till följd av någon slags hägring varit synlig, hade den - under förutsättning att missvisningen eller felstyrningen på kompassen redan börjat kl 02.20 - icke lyst med vitt sken utan med rött. Den andra fyren, Hartsö-Enskär, vilken befh säger sig ha pejlat då de 6´voro utgångna, borde han med tillhjälp av passare och sjökort genast ha eliminerat såsom varande utom synhåll ännu någon halvtimme. Då båda ovan nämnda fyrarnas lysvidd är nämligen endast respektive 11 och 12 naut.mil. - Vad Arköfyrarna beträffar säger befh att de "belyste ej den del av farleden där fartyget vid tidpunkten för ovan nämnda pejling befunnit sig." Båda fyrarna ha, liksom det indragna Hävringefyrskeppet, varit släckta sedan världskrigets början. En annan fyr som däremot befälet på bryggan ovillkorligen måste ha sett, och vars sken såväl rorsmannen som utkiken torde ha iakttagit bland de blinkfyrar som sågs efter kl 04 på STB bog, var Hävringe Övre. Att denna fyrs röda intermittenta sken (15-109°) skulle ha sammansmält med ljusskenet från Oxelösunds järnverk är absurt. Ju närmare fartyget kom Källskären efter krysspejlingen, ju större blev vinkeln mellan de båda skenen, vilken inte underskridit 24°. Slutligen vill befh göra gällande att fartygets kompasser blivit missvisande till följd av de magnetiska störningsområden som är att finna SO Hävringe. Han framhåller även att fartyget varit avmagnetiserat mot el. minor och att denna omständighet möjligen inverkat oförmånligt på kompasserna. Skulle så verkligen ha varit förhållandet, vilket inte är helt uteslutet, borde -

JAMAICA 12.1.43

-enligt egen erfarenhet på ifrågavarande trade - vaktbefälet och rorsmannen ha lagt märke till att kompasserna plötsligt börjat vandra ; särskilt som avvikelsen varit så stor som 25°. Under alla förhållanden borde befh som trott sig ha styrt rv 18° rätt på Hartsö-Enskärs fyr (vilket även kommer till synes i rorsmannens vittnesmål),inta ha haftett enda fyrsken om STB i sikte. Detta så mycket mera som varken Hävringe fyrskepps lysboj (hösten 1942 flyttad till Skäddan) eller Landsort kunde ha varit synliga. Både rorsmannen och utkiken,som hade vakten efter kl 04, talar om minst 2 fyrar på STB bog,vilka utan tvivel även måste ha varit iakttagna av befälet,varför enbart denna omständighet skulle ha gjort befh villrådig ahgående sin position så att han låtit stoppa maskinen under det en grundlig orientering blivit företagen. - I detta sammanhang bör även framhållas befälhavarens oansvariga handlingssätt att framföra fartyget i det svenska minfältet som sträcker sig utmed 3-milsgränsen på Ostkusten från lat N 58 30′och i sydlig riktning ner till lat N 57 30′.Jamaica har bevisligen från 8′ tvärs Häradsskär hela tiden upp mot Arköbådan befunnit sig mitt inne i minfältet .

Ex officio

Bo Bergström

Kapten Egnells skriftliga yttrande till KK

KK infordrade 27.4.43 från befh Egnell via red AB Jamaica ett skriftligt yttrande i anledning avmemorialet. Egnell låg vid enna tid inkallad. Hans svar inkom till KK 25.5.43:

Å sid 3 i ovannämnda memorial påstås att fartyget med "god fart" ränде upp på grundet. Fartyget framfördes med halv till sakta fart,vilket angivits i journalen . Å sid 3 angives som orsak till olyckan "försumlig naivgering vilken även kan ha varit förenad med missvisande kompasser eller felstyrning." Härtill vill jag genmäla att felstyrning måste anses utesluten med den kontroll som jag och styrman utövade på bryggan. Jag har själv som huvudsaklig orsak påstått" missvisande kompasser",ett påstående som jag har anledning att vidhålla. Däremot bestrider jag försumlig navigering. Den omständigheten att jag i skeppsdagboken ej infört kursen mellan Häradsskär och Sandsänkan ,ävensom de magn. bäringrana samtidigt som jag krysspejlingen på fyren,utesluter inte att jag i själva verket gjort dessa observationer.Jag är ense med KK sjötekn.konsulent att det varit riktigt om jag så förfarit som han antyder - inte minst för min egen del i den situation som fartyget och jag senare råkade.Det är emellertid att märka att det inte var första gångenjag angjorde Hävringe .Jag har gått Hävringeleden ett snart sagt otal gånger under de gångna 20 åren varför jag inte ansåg mig behöva iakttaga samma noggrannhet som om angöringsplatsen varit främmande för mig eller relativt obekant. Till detta kom den klara sikten,som emellertid, enligt mitt förmenande,bidrog till

JAMAICA 12.1.43

att hos mig skapa den oriktiga föreställningen som frambringade den sorgliga olyckan. Under andra förhållanden hade jag givetvis ej fäst så stort avstånd vid den krysspejling på vilken sjötekn. konsulenten anmärker. I detta fall var jag emellertid säker på att jag,i likhet med flerfaldiga gånger tidigare,siktade Västra Korpen och Hartsö-Enskär. Jag vill i detta sammanhang på det bestämdaste bestrida påståendet att Beten och Grässkären inte var synliga. Den omständigheten att såväl jag som styrman Olsson såg nämnda fyrar borde väl vara bevis nog för att den var synlig.Det torde vara allmänt bekant att fyrar med en lysvidd av 11-12 naut mil under gynnsamma atmosfäriska förhållanden kan synas på avstånd upp till 20-15 naut. mil. Ett faktum var även att Beten (förm.V.Korpen) lyste vitt. Anledningen härtill kan jag inte förklara,men antingen befann sig fartyget längre norrut än den förmodade positionen,eller också berodde det på atmosfäriska rubbningar. Hade Beten lyst rött hade denna olycka aldrig inträffat. Jag.. medger att det måste te sig underligt att vi inte observerade Hävringe övre fyr.Den borde ha synts men vi kunde inte upptäcka den. Jag räknade redan då med isbildning på glasen,något som jag fortfarande vidhåller, liksom att ljuset från Järnverket under vissa förhållanden sammansmälter med ljuset från Hävringe fyr. Jag är inte ensam om denna erfarenhet. Det är givetvis riktigt att vinkeln till fyrarna blir större ju närmare fartyget kom dem.Men det är ju nära nog samma förhållande med fyrparet Västra Korpen -Hartsö-Enskär. Varken befälet eller rorsmännen iakttog kompassen började vandra.Missvisningen är icke förty,enligt mitt förmenende,huvudskälet till olyckan. Jag vill slutligen framhålla det egendomliga i att jag inte är ensam om att ha misstagit mig vid manövrering i dessa farvatten. Av lotsarna erfor jag att flera fartyg varit på väg att grundstöta på Källskären eller närliggande grund,men att befälet i sista stund observerat den felaktiga positionen och vänt. Bl.a lär det härom året ha hänt Göteborgsångaren Canto

Stockholm 21.5.43

W.Egnell Befh ss Jamaica.

(Fotnot av Bo Bergström :befälhavarens svarsskrivelse ändrar inte min tidigare fattade åsikt rörande olyckan.

Sthlm 21.5.43

Sjöåklagaren stämt Egnell 12.8.43

Sjöåklagaren Gösta Berglund stämde 12.8.43 kapten Egnell att vid laga påföljd inställa sig vid Stockholms Rådhusrätt 2a avd mån 18.10.43 kl 10 fm för att svara å yrkande om ansvar å honom jämlikt 272§ Sjölajen för vållande till sjöolycka.

Stockholms Rådhusrätt 18.10.43 (Inom lyckta dörrar)

Enligt dagsbotsblankett var kapten Egnell gift, med 2 barn (7år och 1½ år)

JAMAICA 12.1.43

inkallad till Kungl Flottan 14.4.43 såsom vpl fänrik .Kontant månadslön som befh 2200:- kr,skulder c:a 5000:- Resterande skatter c:a 2800:-
Egnell bestred att han gjort sig skyldig till vårdslöshet.Rådhusrätten förordnade härefter att målets fortsatta handläggning skulle äga rum inom lyckta dörrar,vilket avsades. Sedan KK memorial föredragits föredrogs även Egnells svarsskrivelse .
Åklagaren sade sig åberopa innehållet i tjänsteutlåtandet till utveckling av sin talan,samt tillade att,enligt hans förmenande, Egnells redogörelse för händelseförloppet före grundstötningen vore oriktig och hopkonstruerad efteråt.
Egnell vidhöll riktigheten i sina uppgifter varjämte han uppgav följande: Kursen Häradsskär-Sandsänkan hade sannolikt varit NtO 3/40.Vid Sandsänkan hade han inte ändrat denna kurs,såvitt han kunde minnas. 1e styrman och matros Fernström borde kunna vitsorda att Egnell före G. stått vid kompassen och pejlat och 1e styrman borde kunna vitsorda att Egnell lagt ut pejlingarna i kortet före grundstötningen. Egnell ville inte göra gällande att skenet från Hävringe Övre fyr direkt skulle ha smält samman med ljusskenet från tappningen av smält järn vid Oxelösunds järnverk ,utan endast att ljusskenet från järnverket som brukade lysa upp trakten vida omkring hade gjort det svårare att upptäcka fyrljusen. Egnell hade inte iakttagit några ljus om STB. Även om utkiken skulle varskott om en lanterna med gult eller gröntsken om STB så skulle Egnell sannolikt inte ha fäst särskild vikt därvid,enär han varit övertygad om att befinna sig på den beräknade positionen och då ljuset mycket väl kunde härröra från från något annat fartyg. Hade utkiken däremot varskott om rött ljus så skulle Egnell givetvis ha funnit detta anmärkningsvärt.Såvitt Egnell kunde erinra sig hade utkiken överhuvudtaget inte varskott om något ljussken. Det vore möjligtatt Egnell varit i styrhytten då utkiken varskott om ljus och därför inte uppfattat ropet. Han ville inte ifrågasätta riktigheten i uppgifterna i utlåtandet angående fyrarnas karaktär och lysvidd.
Åklagaren anförde att även om Egnells samtliga uppgifter vore riktiga så måste Egnell likaväl anses ha förfarit vårdslöst. Det förhållandet att 2 fyrar varit synliga om STB,vilka inte skulle ha varit synliga därest fartyget haft den av Egnell beräknade positionen,borde ju ha föranlett Egnell att noggrannare undersöka positionen. Om Betens fyr på grund av isbeläggning på glasen lyst med vitt istf rött sken,så skulle detta skenha varit så försvagat att det inte ens nått 8 distansminuter.Vidare måste Egnell ha varit medveten om risken för att kompasserna på grund av fartygets avmagnetisering kunnat vara missvisande och redan av den anledningen ha iakttagit särskild omsorg vid navigeringen.

JAMAICA 12.1.43

Egnell genmälde att han var av den uppfattningen att det röda fyrljusets lysvidd snarare ökades än minskades, då det genom att passera ett isbelagt glas förvandlades till vitt ljus. Kompassmissvisningen på avmagnetiserade fartyg uppträdde tillfälligt och på sådant sätt att det inte vore möjligt att skydda sig för verkningarna under vissa omständigheter.

Åklagaren sade sig vara beredd att överlämna målet till rättens prövning.

Egnell anhöll om uppskov i målet på 7 veckor för slutförande av sin talan.

Sedan allmänheten ånyo beretts tillträde till rättssalen ,utsatte målet att åter förekomma mån 13.12.43 kl10 fm då, i åklagarens närvaro, Egnell åter skulle komma tillstädes ,beredd att andraga och styrka allt vad han vidare aktade nödigt i målet,vid äventyr att detsamma andock avgjordes.

Berörd av starka drycker

Sjöåklagaren Göste Berglund skrev 6.12.43 till landsfiskalen i Rönö distrik vid Nyköping med hänvisning till målet mot Egnell att "enligt uppgifter, som numera lämnats mig, skulle lotsar vid Oxelösunds lotsplats vid besök å det grundstötta fartyget ha gjort iattagelser som skulle tyda på att å fartyget vid tiden kring grundstötningen förekommit spritorgier,varjämte lotsar skulle ha hört uppges av besättningen att åtminstone befh vid tiden närmast före grundstötningen varit onykter,samt att befh ocn en styrman skulle ha tvistat om kursen. " Berglund bett om utredning ifållet genom förhör med Oxelösundslotsarna. Ons 8.12 hölls polisförhör med 3 lotsar. Mästerlotsen Ragnar Sandin,Solbacken,Oxelösund: Vitsordade att han med bärgningbåt från Hävringe gåttut till Jamaica omedelbart efter grundstötningen. Han fäste sig vid att det luktade sprit om kapten Egnell och 1e styrman Olsson,vilka varit synbart påverkade,"men ej i större grad" av starka drycker. Sandin var den enda av lotsarna som varit ombord på Jamaica medan befäl och besättning fanns kvar ombord. Övriga av sjöåklagaren antydda förhållanden helt främmande för Sandin. Överlotsen Håkan Wyk saknade varje som helst kännedom om antydda förhållanden och lotsen Olof Fågelquist som var med och förde en del av besättningen till Hävringe,men aldrig var ombord, märkte inte att någon i hans båt varit berörd av starka drycker och hörde ingensäga något om att befh och 1e styrman skulle ha varit onyktra vid grundstötningen.

Stockholms rådhusrätt 13.12 43 (Lyckta dörrar)

Egnell biträdd av advokat Knut Caaael.

Egnell hävdat att vid pejlingen av de 2 fyrarna som han förmodat vara V:a Korpen och Hartsö-Enskär,hade den västligaste syntes ungefär rätt förut och den andra något om STB.Ej sett nångot mer fyrsken om STB.Vidhållit att orsak

JAMAICA 12.1.43

till grundstötningen varit missvisning på kompasserna.
Advokat Cassel ingav avskrift av följande handling:

Till Kungl. Lotsstyrelsen.

Sedan anledningen till ss Jamaicas grundstötning vid Källskären 12.1.43 - förväxling av fyrarna V:a Korpen-Harts-Enskär med Beten-Grässkären - först denna dag kommit till min kännedom ,får jag härmed vördsamt föreslå att fyrkaraktären å fyren Västra Korpen ändras så att möjlighet till förväxling med närbelägna fyrar förebygges,förslagsvis till bx (4) qo 3 (0,4 + 1,2 + 0,4 + 1,2 + 0,4 + 1,2 + 0,4 + 4,8 = 10 sek.) samtidigt som jag får framhålla följande: Fyrarna Grässskären och Hartsö-Enskär ha för närvarande exakt samma fyrkaraktär och ljusstyrka,fyrarna Beten och V:a Korpen samma fyrkaraktär och endast en obetydlig skillnad i ljusstyrka. På ingående till Oxelösund förbi Hävringe visa f.n. inte mindre än 3 fyrar i följd -nämligen Västra Korpen, Grässkären och Beten - 2 bx-sken, två av dem var sjätte och en tredje var 8e sekund. -Karaktären bx (4) 10 3 å fyren V:a Korpen har valtsdels med mänsyn till karaktären å fyrarna Hartsö-Ljungskär och Trutbådan (den senare dock mörk mellan 311° och 14°), dels med hänsyn till den trånga farleden genom Korphålet,vilken inte tillåter mycket längre mörkperiod än den nuvarande. Kalmar 25.11.43

E.Sollenberg

Sedan uppläste åklagaren lotsförhören (se sid 9) .
Hörd härom kunde Egnell inte säkert minnas annat än att han till middagen den 11.1.43 tagit en sup och en pilsnerdricka och att han i övrigt inte haft tid att ägna sig åt spritförtäring eftersom han varit fullt upptagen. med att redovisa till rederiet inför ankomsten till Oxelösund. Egnell inte vid något tillfälle diskuterat kursen med styman Olsson. Egnell hela natten varit på bryggan och i karthytten. Lotsarna kom ombord kl 07.40 den 12.1 och torde för dens skull knappast kunna yttra sig om huruvida Egnell varit spritpåverkad vid grundstötningen. Egnell trodde inte att han förtärt någon sprit efter grundstötningne.
Adokat Cassel påpekade att lotsarna kunde ha förväxlat Egnells upprörda tillstånd efter grundstötningen med spritpåverkan.
Åklagaren gjorde här gällande att Egnell tidigare dömts till böter för vållande av sjöolycka,vilket Egnell förnekade
Kapten Gunnar Båtelsson för rederiet sagt att Egnell varit i rederiets tjänst sedan 1928.Han var känd som en kunnig och försiktig navigatör och Båtelsson aldrig sett hinom missbruka sprit.
Egnell ingav intyg om prickfri tjänst bl.a juli-sept 43 som kommenderad officer på en minsvepare av Arholmatypen under kapten F.Taubes befäl.
Sjökapten Hans Herman Nyström, f-77, Oxelösund, vittnade personligen att han våren 1928-våren 1936 varit befh på Sigrid Matthiessen och då var Egnell 1e styrman ombord Lärt känna Egnell som en duktig navigatör,påpasslig och för-

JAMAICA 12.1.43

siktig,och aldrig sett honom onykter.
Egnell på given anledning sagt att han varit fullt medveten om det minfält som finns i detta farvatten,men trafik hade vid denna tid utanrisk pågått genom minfältet ,vid vilket inget vaktfartyg varit stationerat.
Åklagaren anhållit om usppskov med målet i 5 veckor för vidare utrednings förebringande och utsatte målet att åter förekomma mån 17.1.44 kl 10.f.m

---

Stockholms rådhusrätt 10.1.44 (Lyckta dörrar)

Åklagaren Gösta Berglund anfört att Egnell på den plats där han påstode sig ha sett V:a Korpens fyr,inte haft någon möjlighet att se ljus från nämnda fyr,eftersom fyren var mörk i den riktning Jamaica då stävade ,samt att Hartsö-Enskär och Betens fyrar inte heller varit synliga på denna plats som ligger utanför fyrarnas lysvidd.

Egnell sade på fråga att han strax före kl 04 grundstötningen pejlat V:a Korpens fyr ungefär rätt förut.

Åklagaren antecknade detta och förmälde att ,därest det förhölle sig så, en. förväxling på sätt Egnell uppgivit kunde ha ägt rum, sammt att i så fall fartyget, så länge Betens fyr varit synlig, framgått i en av dess röda sektorer utom måhända de sista 10 minuterna före grundstötningen.

Engell sade att han inte sett något rött ljus förut och att han varit övertygad om att han hade de rätta fyrarna framför sig.

Åklagaren anmärkte att Jamaica omkringkl 04 befunnit sig i sådant läge att fartyget framgått i de vita sektorerna från Betens och Grässkärens fyrar, att Egnell då antagit Betens fyr vara Västra Korpen,samt att sistnämnda fyr i det av Egnell uppgivna läget visade rött sken.

Egnell genmälde: I den position han antagit att fartyget fartyget befunnit sig då omförmälda pejlingar utförts, låge i ett magnetiskt störningsområde Därest han vid utläggning av pejlingarna funnit att fartyget bort befinna sig i röd sektor från V:a Korpen,hade han med anledning av angivna omständighet,inte kunnat lita på pejlingsresultatet.Han hade emellertid vid pejlingstillfället inte iakttagit något rött fyrljus.

Åklagaren hörde sedan mästerlotsen Ragnar Anton Fredrik Sandin, f-97,stationerad i Oxelösund:

Sandin gick ombord i Jamaica från lotsbåten c:a kl 08 den 12.1varpå lotsbåte återvänt till Hävringe. Sandin känt " en aning" spritdoft från kapten Egnells andedräkt men hade inte kunnat finna att Egnell eller 1e styrman Olss var påverkade av sprit. Sandin hade stannat ombord till kl 14 eller 15. Efter kl 12 hade Sandin lagt märke till att 1e styrman var berusad.Det kändes tydlig spritlukt från Olssons andedräkt och märktes på hans sätt att uppträda.Åklagaren uppgav att han av 2 i Nyköping bosatta personer hört att 1e styrman varit starkt berusad på sin vakt kl 7-12 och även 2e styrman

JAMAICA 12.1.43

varit spritpåverkad. Sandin uppgav att han lämnat Jamaica med STB livbåt vid dess andra tur . 1e styrman hade inte varit nykter då han skulle äntra ner i båten.Däremot var då 2e styrman nykter. Livbåten hade rottstill en vedettbåt i närheten av haveristen som senare gick in till Oxelösund med de räddade från Jamaica.

Häpå kallades på Egnells begäran steward Eve Gustaf Valter Ekvall, F-14 . Ekvall varit 14 månader på Jamaica. Egnell i vardagslag endast förtärt spritdrycker då det varit gäster ombord. Aldrig sett Egnell spritpåverkad. I alslongen fanns ett skåp i vilket Egnell förvarade sin sprit. Sedan nyåret-43 hade där endast förvarats " en mindre myckenhet" konjak. Efter grundstötningen hade Egnell sagt till stuertatt han kände sig frusen och stuert värmde då vatten till en toddy. När Egnell druckit toddyn hade det funnits kvar 5 cl konjak i flaskan i skåpet. Stuert kommit upp på däck strax efter grundstötningen och sett 1e styrman på bryggan. Fått den uppfattningen att 1e styrman inte varit nykter.Senare på dagen hade 1e styrman varit berusad men 2e styrman till synes inte varit spritpåverkad.

Egnell på frågasagtatt han märkt att 1e styrmanunder sin anställning ombord missbrukat sprit. Egnell känt spritlukt från 1e styrman under dennes vakttjänstgöring vid tillfället,men han hade inte varit påverkad i sådan grad att han varit omläplig till tjänstgöring.

Åklagaren ingav och åberopade härpå en skrift som upplästes som följer:

P.M.

Strax före grundstötningen visade måhända fyren Beten samma karaktär som V:a Korpen,och Grässkären samma karaktär som Hartsö-Enskär. Detta gäller dock endast under de 10-20 minuterna närmast före grundstötningen. Dessförinnan visade Beten rött sken. Tiden före grundstötningen har emellertid flera fyrar synts på STB-sidan:Grässkären,Hävringe Övre och Norra Kränkan samt Öen Västra Korpen.Av dessa visade Hävringe Övre ett klipp var 3e sekund och N.Kränkan 60 snabb-blixtar var minut. Egnell påstår att han, då fartyget gått 6 distansminuter från Sandsänkan ,pejlat V:a Korpen och Hartsö-Enskär. Hur skulle detta kunna vara möjligt? V:a Korpen skulle ju vara mörk i den riktning fartyget stävade och distansen till Hartsö-Enskär var omkring 19 nautiska mil,medan fyrens lysvidd är endast 12 mil. Vid detta tillfälle kunde inte heller Beten ha synts. Dess lysvidd i denne sektor är endast 8 nautiska mil,medan distansen till fyren var omkring 15 naut.mil. Därjämte skulle Beten ha visat rött sken . Distansen till Grässkären,vars lysvidd är 12 naut.mil, var omkring 13 naut. mil. Att observera är att vid detta tillfälle var distanserna till Hävringe Övre respektive Norra Kränkan omkring 12½ respektive14 nautiska mil, och dessa fyrars lysvidd är respektive 13 och 12 naut. mil. Övre Hävringe skulle således ha kunnat iakttagas.Av dessa ur "Svensk Fyrlista" och sjökortet hämtade uppgifter framgår att egnells

uppgifter om denna pejling är sanningslösa. Belysande för uppgifternas sanningsenlighet är,att i skeppsdagboken icke finnes intagen någon som helst uppgift om denna pejling, att Egnell i den skriftliga framställningen angående den antagliga orsaken till olyckan uppgivit atthan i det läge fartyget befann sig strax före grundstötningen förväxlade fyrarna Beten-Grässkären med Västra Korpen-Hartsö Enskär. Vid sjöförklaringen uppgav däremot Egnell att fyrarna pejlats efter 6 distansminuters gång från Sandsänkan eller mer än en timme före grundstötningen. Jag erinrar om att matrosen Fernström iakttagit 2 fyrar på STB bog ,något för om tvärs,att lättmatros Erik Gustav Eriksson ,som sedan kl 04 varit utkik, iakttagit några fyrar på STB bog samt att jungman Stig Sture Sjögren,som var utkik mellan kl 3 och 4,sett dels på STB bog ett antal blixtfyrar med vittsken,dels ock rätt föröver ett rött sken. Dessa vittnesuppgifter stå i god överensstämmelse med varandra. Däremot stå de i sitrid mot Egnells uppgifter, Egnells navigering kan inte förklaras av annatän att Egnell inte varit nykter vid tillfället ifråga, och därav kan ju ochså förklaras hans förande av fartyget rakt genom ett minbälte varigenom såväl fartyg som besättning utsattes för den största fara. Uppenbart är att Egnell måste anses ha vållat olyckan genom grov vårdslöshet. Såsom försvårande omständighet måste därjämte anses hans osanna uppgifter vid sjöförklaringen och därefter om navigeringen under tiden närmast före olyckan.

Åklagaren överlämnade härefter målet till Rättens prövning.
Sture Egnell på frågor förklarat att han vore född i Linköping,som till sjökapten Carl Urban Egnell och Selma Egnell (f.Johansson),att han efter första ringen i Högre Allmänt läroverk gått till sjöss 1920,avlagst styrmanskexamen 1925 och sjökaptensexamen 1927 ,fast anställd 1928 i red AB Jamaica. Gift. För slutförande av sin talan anhäll Egnell om uppskov med målet i 4 veckor.Målet utsattes att åter förekomma mån 21.2 44 kl 10 f.m.

Rådhusrätten Stockholm mån 21.2.44 Hemlig (i rödkrita)

Försvarsadvokat Knut Cassel ingav följande skrift vilken upplästes:

Till Stockholms Rådhusrätt.

I mål mellan Sjöåklagaren ,å ena, samt sjökaptenen Sture Egnell,å andra sidan ,ang. vållande till sjöolycka,får undertecknad såsom ombud för svaran den vördsamt anföra följande: Åklagaren yrkar ansvar enligt trenne olika lagrum ,nämligen Sjölagens 292 § 3 mom., 293§ och 296§. Anledningen till ansvarsyrkandet enligt § 296 synes vara den omständigheten att åklagaren vid ett besök i Oxelösund "hört uppgivas att fartygets grundstötning skulle kunna förklaras därav att spritförtäring ågt rum ombord." - I anledning därav hade han av vederbörande landsfiskal infodrat och erhållit en rapport

JAMAICA 12.1.43

som syntes i viss mån bestyrka ifrågavarande rykte. Sedan i rapporten angibna huvudvittne,mästerlotsen Ragnar Sandin,vid rättgångstillfället den 17.1.hörts som vittne i målet och därvid vitsordat att kapten Egnell under hans vistelse ombord varit fullt nykter,fick jag den uppfattningen att åklagaren återkallade sitt yrkande enligt § 296,liksom han rättade sin uppgift att kapten Egnell tidigare bötfällts för vållande till sjöolycka. Anledningen till att detta återkallande ej blev antecknat i protokollet torde bero på att samma ansvarsyrkande av någon anledning ej blev struket i sjöåklagarens P.M. I varje fall synes kapten Egnells nykterhet vara tillfullo styrkt,såväl genom genom vittnena Sandin som Ekvall,som de intyg som svaranden ingivit till rätten. För den som endast med hjälp av sjökortoch fyrlista kan rekonstruera händelseförloppet,är kapten Egnells relation på ett par punkter svårförståelig. Det är emellertid långt ifrån omöjligt att man i vissa situationer kan förväxla fyrparen Beten-Grässkären och V.Korpen-Hartsö-Enskär ty det är allmänt bekant att en fyr under gynnsamma förhållanden kan lysa avsevärt längre än den angivna distansen. Denna uppfattning delas tydligen av chefen för här ifrågavarande lotsdistrikt ,E.Sollenberg, som i skrivelse 23.11.43 till Lotsstyrelsen begärt ändring av Västra Korpens ljuskaraktär "så att förväxling med närbelägna fyrar förebygges."- I detta sammanhang vill jag bemöta ett påstående av sjöåklagaren.I sitt P.M säger han:" Egnell påstår att han,då fartyget gått 6′från Sandsänkan,pejlat V:a Korpen och Hartsö-Enskär. Hur skulle detta kunna vara möjligt ? V:a Korpen skulle ju vara mörk i den riktning fartyget stävade etc." -Påståendet är givetvis riktigt under given förutsättning ,nämligen med den kurs som fartyget <u>faktiskt stävade</u> ,men enligt <u>Egnells föreställning</u> hade fartyget en kurs som låg betydligt längre ostvart.Om man lägger ut kursen Nt03/40 från en punkt 3′rätt öster om Sandsänkan,så träffar denna kurslinje efter 13′gång / d.v.s samma avstånd som från Sandsänkan till Källskären/ en punkt som ligger alldeles intill skärningen mellan de vita sektorerna från V:a Korpen och Hartsö-Enskär. När han därför närmade sig <u>Beten</u> så trodde han att han såg V:a Korpen.- Det märkliga är, att hade Egnell observerat ett rött ljus om BB ,hade han troligen trott att han sett V:a Korpens röda sektor, och att alltså fartyget ännu inte kommit in i den vita sektorn,och därigenom stärkts i sin uppfattning att hans kurs var den rätta. Svårare torde det vara att förklara varför varken styrman eller befh observerat när fartyget passerat Betens röda Vinkel och ej heller några ljus om STB. Möjligen har Egnell vid dessa tillfällen befunnit sig framför sjökortet i karthytten.Hävringe övre fyr har varken observerats av befäl eller utkik. Denna omständighet kan förklaras av en isbildning på fyrlinsen. Sjöåklagaren beskyller kapten Egnell för att fara med osanning och som exempel nämner han ,<u>att</u> "Egnell i den skriftliga framställningen angående den antagliga

JAMAICA 12.1.43

orsaken till olyckan uppgivit att han i det läge fartyget befann sig strax innan grundstötningen förväxlat fyrarna Beten-Grässkären med V:a Korpen-Hartsö-Enskär .Vid sjöförklaringen uppgav däremot Egnell att fyrarna pejlats efter 6' gång från Sandsänkan eller mer än en timme före grundstötningen." och att " i skeppsdagboken icke finnes intagen någon som helst uppgift om denna pejling." - Kan icke båda uppgifterna vara sanna? Det skulle inte förvåna mig om Egnell hade pejlat fyrarna både 3 och 4 gånger. Hans fel har varit det att han ej fört noggranna uppgifter i skeppsdagboken. När det nu bevisats att kapten Egnell varit fullt nykter,vill väl ingen påbörda honom att han fullt medvetet fört fartyget på grund.Det finns nog närmare liggande förklaringar till kapten Egnells handlande eller rättare sagt brist på handlande. Egnell, som ändasedan Rotterdamtrafikens början efter kriget så gott som uteslutande trafikerat denna hamn utan någon ledighet,var tröttkörd och nere,dels genom den anstängande tjänstgöringen,dels ock genom de upprepade bomb- och torpedanfallen som förekommit så gott som varje resa.För envar står klart, att en befh som fört sitt fartyg genom de osäkra farvattnen i Nordsjön och vidare genom Tyska farvatten,där bombanfall kan väntas vilken tid som helst på dygnet, och slutligen genom Fehmarn Bälts och Södra Östersjöns minerade farvatten, så gott som varje minut av dygnet måste ha sina nerver på helspänn. Koncentrerande sig på att framföra sitt fartyg efter erhållna kursanvisningar, måste han ständigt vara beredd på en katastrof och därvid kunna om möjligt behärska situationen ,så att vad som kan räddas av folk och material blir räddat. Då efter en sådan resa, som kan ta upp till 8 dygn och mera i anspråk, en befh kommer in på Svensk vatten,sker automatiskt an avspänning i uppmärksamheten.Vid ifrågavarande tillfälle då Jamaica grundstötte vid Hävringe är det tydligt att fartyget kommit i det farliga läget i minbältet och senare på grund genom den okända västliga deviationensom måste läggas avmagnetiseringen till last. Då kapten Egnell fick känning av fyrarna utanför Oxelösund har han på grund av ev.större störningar å kompasserna orsakade av det osäkerhetsområde som fartyget då befann sig i eller i närheten av ,i förening med fysisk och psykisk trötthet,ej med tillräcklig säkerhet och noggrannhet i tid kunnat fastställa fartygets läge. Som en bidragande omständighet därvidlag kan anföras att vid ifrågavarande tillfälle rådde abnormt god sikt vilket ibland verkar mycket försvårande för navigeringen. Slutligen vill jag beträffande minbältet framhålla att kapten Egnell enligt loggboken från Ölamdsa Norra Udde lagt kursen långt ostvart om det angivna minbältet.Det är alltså inte frågan om ett avsiktligt handlande,

Sthlm 19.2.44
Svarandeombudet

===== ——— =======

Forts.

JAMAICA 12.1.43

Åklagaren förklarade att någon återkallelse av yrkandet om tillämpning av § 296 Sjölagen inte förekommit.

Cassel förklarade att Egnell bestred samtliga av åklagaren i målet framställda ansvarsyrkanden.

Åklagaren anförde härefter: Vidkommande hänvisningen i skriften till lotsdistriktschefen Sollenbergs hemställan till Kungl.Lotsstyrelsen om ändring av Västra Korpens ljuskaraktär,sade sig åklagaren inte vilja ifrågasätta annat än att det vore olämpligt att flera fyrar ,som låge i närheten av varandra, hade samma ljuskaraktär.Menåklagaren funne det synnerligen anmärkningsvärt att ett fartyg,styrande den kurs Jamaica vid tillfället hållit, skulle kunna förväxla ifrågavarande fyrar.Vidare vore det egendomligt att Egnell inte vid sjöförklaringen omtalat alla de ortsbestämningar som han sedermera påstått sig ha utfört. Av sjöförklaringsprotokollet farmginge att Egnell blivit tillfrågad i detta hänseende. På grund av vad Egnell uppgivit i målet framginge att han inte pejlat det klarast lysande fyrarna, nämligen Norra Kränkan och Hävringe Övre. Åklagaren funne det uppenbart att Egnell underlåtit att vidtaga för navigeringen erforderliga ortsbestämningar.

Cassel ingav ett intyg från skeppsredare Sven Salén,daterat Stockholm 18.2.44,i vilket intygas att Egnell "som under en lång följd av år varit anställd i mina rederier,som styrman och befh alltid skött sina åligganden på ett tillfredställande sätt. Hanhar alltid varit nykter och ordentlig i tjänsten varför inga anmärkningar i detta avseende kunnat göras emot honom. Innan han företog den sista resan med ss Jamaica kallade jag ner honom från Gävle för att höra hur han hade det ombord ,och påpekade jag då för honom att vi hade reservbefäl så att våra kaptener skulle kunna ta sig ledigt. Jag framhöll för honom att på grund av krigettrafiken på tyska och holländska hamnar var synnerligen prövande för nerverna och föreslog honom agt han skulle ta ledighet. Han medgav atthans nerver kanske voro något påfrest. påfrestade och anhöll,att han skulle få ledigt efter den resa somhan nu stod i begrepp att göra. Detta överenskoms även."

Rådhusrätten utsatte målet att åter förekomma mån 20.3.44 kl 10 f.m

---

DOMSLUTET Sthlm 20.3.44 HENLIG

Rådmännen Ploman & Gullstrand samt assessor Kjerrman.

T.f. sjöåklagare var nu notarien Otto Harry Lindell.

Egnell uppgav på fråga att han f.n var inkallad och sjökommenderad i Kungl. flottan. Tillspord i vilken utsträckning han gjort de av honom omförmälda krysspjelingranapå de båda fyrarna som han antagit vara V:a Korpen-Hartsö-Enskär ,förmälde Egnell att han verkställt dylik pejling första gången efter

JAMAICA 12.1.43

c:a 6' gång från Sandsänkans fyr och därefter undan för undan under fartyget fortsatta färd intill grundstötningen. Efter antecknande härav avkunnades följande av Rådhusrätten vid enskild överläggning i frågan beslutade

UTSLAG

I målet är utrett att ångf Jamaica under befäl av sjökaptenen G.V.S Egnell på resa Rotterdam-Oxelösund med last av kol den 12.1.43 kl 01.20 passerat Häradsskärs fyr som kompasspejlats i W riktning,på ett beräknat avstånd av 8', att kl 02.20 Sandsänkans fyr pejlats i samma riktning och passerats på ett beräknat avstånd av 3', att fartyget kl 04.20,då luften var klar med god sikt och syd till ostlig lätt bris var rådande, med god fart ränt upp på ett undervattensgrund vid Källskären,därvid fartyget sprungit läck i förpiken,samt att fartyget,som icke kunnat ta sig loss från grundet, under påverkan av efter hand ökande vind och sjö erhållit ytterligare svåra skador. Egnell har i målet uppgivit att fartyget mellan Häradsskär ~~och Sandsänk~~ och Sandsänkan sannolikt hållit magn kurs NtO 3/4 O ,att Egnell därefter låtit fartyget farmgåi nämnda kurs i syfte att,sedan fartyget nått skärningen mellan Västra Korpens vita sektor och enslinjen för Hävringe inre & yttre fyrar,men lots ombord taga fartyget genom Hävringeleden,att Egnell ,såväl när fartyget från positionen tvärs Sandsänkans fyr räknat,tillryggalagt ungefär 6' i nyss angvina kurs,ävensom senare före olyckan verkställt krysspejlingar å 2 fyrar,vilka han förmodade vara V:s Korpen och Hartsö-Enskär,men som sedermera visade sig vara Beten och ~~Hartsö-Enskär~~ Grässkären ,att Egnell på STB-sidan icke iakttagit något fyrsken utöver det han ansett härröra från Hatrsö-Enskär,samt att olyckan förorsakats av att fartygets kompasser blivit missvisande genom att fartyget inkommit i magnetiska störningsområden och att deärvid den omständigheten,att fartyget varit avmagnetiserat,medfört större missvisande utslag än eljest. - Med Hänsyn till vad i målet blivit upplyst angåedde Betens och Hartsö-Enskärs fyrars lysvidd och lysvinklar,förtjänar Egnells uppgifter om utförda pejlingar av fyrarna icke tilltro,utan måste antagas att Egnell- på sätt jämväl angivits i den av honom till KK jämlikt §40 Sjölagen aglåtna rapporten om sjöolycka - icke verkställt någon ortsbestämning efter passerandet av Sandsänkans fyr. Även om det icke kan anses utelsutet att missvisning å kompasserna medverkat till olyckan,måste Egnell genom sin underlåtenhet att under tiden närmast före grundstötningnen vidtaga nödiga ortsbestämningar,anses hava vållat olyckan. - I vidare mån,än nu sagts, kan Egnell icke anses förvunnen till ansvar i de hänseenden åtalet avser; och sådana omständigheter kunna icke anses förebragta som föranleder tillämpning av § 296 Sjölagen. - På grund av vad sålunda anförts prövar Rådhusrätten rättvist i så måtto beifalla åklagarens i målet förda talen att Egnell jämlikt 292§, 3 och 4 mom. och § 32 Sjölagen dömes för vållande

JAMAICA 12.1.43

till sjöolycka att böta 75 dagsböter,varje dagsbot 5 kronor,vilka böter tillfalla Kronan. Med hänsyn till målets utgång skall Statsverket självt vidkännas det belopp, 34 kronor 80 öre, aom av allmänna medel tillerkänts en på åklagarens begäran såsom vittne i målet hörd person i ersättning för inställande vid Rätten. Talan mot utslaget skall, i händelse av missi-nöje,föras genom besvär som skola ingivas till Kungl. Maj:ts och Rikets Svea Hovrätt sist före kl 12 å tjugonde dagen härefter.
Slutligen förordnar Rådhusrätten att protokollen i målet,såvitt desamma handlagts inom lyckta dörrar, icks må utlämnas förrån 10 år förflutit från denna dag.

Stockholm 20.3.1944
På Rådhusrättens vägnar
B.Kjerrman Ex protocollo/Gerdt Eberhardt.

HAVERIET 25% krig enligt Bo Bergström. SKNEIII 252

KK Sjötekn.konsulent. Vördsam Promemoria Sthlm 5.4.43

(Redogörelsen identisk med KK memorial 31.3.43,fram till följande:)

Till sist bör även framhållas befälhavarens oansvariga handlingssätt att framföra sitt fartyg genom ett svenskt minfält,vilket på rikets östra kust fortfarande är utlagt mellan Hävringe och Kråkelund.Chefen för Marinen säger i en kommunike av 21.8.42 att: "För underlättning av den svenska neutralitetsvaktens verksamhet ha minor utlagts utanför östkusten inom och i anslutning till svenskt territorial-vatten inom ett område som begränsas på följande sätt . I nord av lat.N 58 30′, i ost av en linje som sammanbinder punkterna N 58 30′,i ost av en linje som sammanbinder O.17 20′-N 58 05′, O.17 20′-N 58 05′,O.17 10′- N 57 29′, O.17 10′. I syd av linjen som sammanbinder spunkterna N 57 29′,O 17 10′ och N 57 32,5′ O 16 54′. I Väst av linjer paralella med ocg belägna ½ distansminut ost om neutralitetsleden. Sjöfarande varnas att befara ovan angivet område. " - Den 10.12 42 meddelade CM i samråd med Statens Trafikommissio n bl.a att den del av svenska mineringen mellan Hävringe och Kråkelund som ligger SO om en linje mellan punkterna lat N 57 30′,Long O.17 00′och lat N 57 38′,Long O. 17 10′numera är fria från minor.Varning att befara minfältet har upprepats så sent som den 2.4.43.
Det kan icke råda någon tvekan om att Jamaica från 8′tvärs Häradsskär hela tiden upp mot Arköbådan befunnit sig mitt inne i minfältet.
Trots nyssnämnda graverande försumligheter och rena oförsiktigheter som befh ur navigeringssynpunkt låtit komma sig till last,kan det dock icke förnekas att strandningen i viss mån torde få anses som krigshaveri.Under fredliga förhållandenhade nämligen befh tvärs Ölands Norra udde satt kursen så gott som nordlig riktning direkt mot positionen för Hävringe fyrskepp.

JAMAICA 12.1.43

Som nu blev fallet tvingades han (om ock oförsvarligt godtyckligt) att styra in under Östgötakusten och passera Sandsänkan på 3 naut.mils avstånd. SKN:s särskilda försäkringsvillkor,§2 momwnt 3, synes därför kunna åberopas Paragaafen lyder delvis sålunda:" Likaledes lämnar Nämnden ersättning i fall av uteblivande enligt 67§,1 Mom. Sjöförsäkringsplanen samt för skada förlust eller kostnad uppkommen därigenom att fartyget till följd av krigsförhållanden nödgats gå inom territorialgräns eller i led eller farvatten som icke skolat under vanliga förhållanden användas,eller eljest på från fredsförhållanden avvikande sätt,dock endast i den utsträckning Nämnden med hänsyn till omständigheterna finner skäligt fastställa."
Med stöd av vad ovan anförts får jag sålunda såsom min åsikt uttala att rådande krigsförhållanden i samband med utfärdade förordningar rörande kustnavigering i viss mån ha bidragit till grundstötningen,varför ersättningsskyldighet från Nämndens sida bör utgå till ett belopp av 25% på haverikostnaden.

Ex officio
Bo Bergström

EJ KRIG, enligt SKN P.M.

Enligt SKN P.M. 16.4.43 avskrev SKN haveriet såsom ej krig men ersatte 7.4.43 KK Bo Bergström med 100 kr för utredningen. Då detta P.M. i original saknas i SKN:s mapp är det oklart vilka grunder SKN haft att helt civilförklara Jamaicas grundstötning. I mappen finns endast rapporten om sjöolycka, inte ens sjöförklaringen.

Egna noteringar

Befh härdade ut 3 dygn ombord

VID grundstötningen lyftes Jamaicas stäv 5'och hon fastnade midskepps med sjön rakt på. På f.m blåste det SO 10 sek.meter med snöbyar och rätt grov sjö. 10 man gick i STB båt kl 13.40 och bogserades av lotsbåten till Hävringe lotsplats varifrån de fördes vidare till Oxelösund,där de fick tillbringa natten inlogerade i Läsestugan för sjömän. Befh och 6 man stannat ombord. Vind och sjö ökade och fartyget högg hårt i grundbrotten. Kl 01.30 natten till ons 13.1 måste fyrarna rakas ur pannan och pumparna stoppade. Hård sjö låg rakt på haveitsten som inte kunde siktas från Hävringe lotsplats i snöbyarna. Hela fartyget vattenfylldes under nattens lopp och nödraketer sköts upp men först i gryningen kl 08 kom livräddningsbåten Martina Lundgren som i mörker inte kunnat ta sig i närheten av fartyget. Mallan kl 10 och 11 räddades med hjälp av linor och en flotte 6 av de 7 kvarvarande över till Martina Lundgren,som fick flera bottenkänningar och inte kunde komma närmare än 10 meter från Jamaicas läsida. Kapten Egnell vägrade låta sig räddas. Han tänkte stanna kvar ombord. De räddade fördes till Herakles

JAMAICA 12.1.43

som på e.m gick in till Oxelösund och sedan kvarlåg där i väntan på bättre väder. Ensam ombord härdade kapten Egnell ut i ytterligare 2 dygn på det nerisade, överspolade, utkylda och mörklagda vraket. Eftersom radiomottagaren inte fungerade kunde han inte höra radiouppmaningarna till honom att lämna fartyget. Mat och dryck fanns och Egnell satt mesta tiden framför spisen i köket och rökte upp den tobak som fanns. Sedan rökte han the. Det värsta var,enligt hans egen utsago, att hålla eld i spisen med de vattendränkta kolen,men det gick med hjälp av stekflott. Fredag morgon 15.1 då han skulle hämta kol var han nära att spolas överbord då en brottsjö gick över det nerisade däcket. Han slungades mot brädgången och bröt flera revben,men tog sig tillbaka in i köket. Kort därpå hörde han anrop i megafon från läsidan. Det var en livbåt med 4 man under befäl av fänrik Adde från hjälpvedettbåt nr 151 som tagit sig in i grundbrotten för att rädda Egnell som nu följde uppmaningen. Egnell kunde hoppa över i livbåten då den lyftes upp i höjd med lä brädgång,och båten lyckades sedan ta sig ut ur grundområdet utan att krossas eller slå runt, en bragd som väckte berättigad uppmärksamhet . Hjvb 151, fänrik Adde, hade 9.10.42 vid Högbonden assisterat grundstötta tyska ss Entrerios på 3966 brton med 40 mans besättning,och för den bragden fick han och de 4 livbåtsmännen i febr 43 från Nyman & Schultz mottaga 600 kronor som tack för gott sjömanskap. -Kapten Egnell låg på kvällen den 15.1 till sängs på hotell Kusten i Oxelösund med brutna revben.Övriga var då redan avmönstrade. Sön 17.1 var Herakles ute vid Jamaica men tät tjocka hindrade en närmare undersökning.Då Herakles återvände till Oxelösund kolliderade hon på redden med tyska ss Hans Christophersen och fick en del smärre skador, - Mån 18.1 kunde dykare gå ner och konstatera att en bärgning under vintern till rimliga kostnader var helt otänkbar. Sedan en del lösa inventarier bärgats lämnade Jamaica den 21.1. - Först i början av maj 43 kunde bärgningsarbetet inledas av Neptunbolaget. Sedan större delen av kollasten läktrats kunde Jamaica inbogseras till Oxelösund den 2.6.43 för slutlossning, tätning och länspumpning,Skadorna var mindre än väntat efter närmare 5 månader på grundet. Fartyget hade jan-april legat infruset i tjock is och inte rört sig alls på grundet. Vid Ekensbergs varv i Stockholm iståndsattes Jamaica aug-nov 1943.

Historik

Lastångare på 1034 brton byggd 1908 vid Stavanger Stöberi og Dok,Stavanger av stål. (Ex Stavangeren) L. 70 B 10,1 Tillhörig red AB Jamaica (Sven Salén) i Stockholm som i sept 1939 inköpt ss Stavangeren från rederiet med samma namn i Stavanger. Hon hade då i flera år gått i cherter för Salén i banantrafiken Antwerpen/Rotterdam- Oslo/Göteborg. 1460 dw. 700 ihkr. I maj 36 på resa Göteborg-Rotterdam bräckte Stavangeren sin vevaxel i höjd

JAMAICA 12.1.43

med Terschellingbanken och måste bogseras till Amsterdam för dockning. 21.1.39 grundstötte Stavangeren i Hestnessundet på resa till Göteborg men flottogs av Ula och fortsatte resan efter prov.tätning. Den 30.11.40 grundstötte Jamaica på grund av styrledningsfel på utgående i Idösund vid Västervik och blev läck men flottogs av Västerviks isbrytare. 28.8.41 på resa Rotterdam-Köping med full last av koks,befh G.K.O. Båtelsson,blev Jamaica i konvoj 15'Ö. Terschelling påkörd akterifrån i STB låring av ss Frigga av Hamburg och fick ett hål över vattenlinjen som blev prov. lagat i Kiel. (KK H vol 25) - Övriga krigshaverier :8.5.41 bombad, 20.6.44 bombad och 28.3.45 minskakning. - Den 6.12.48 dödades 18.årige jungmannen Sven Einar Johansson,Ödsmål, då han i Örnsköldsvik halkade på däck och föll ner i det tomma lastrummet. - På resa Ghent-Göteborg med alltöfr stor däckslast av bl.a järnvaror fick Jamaica 17.3.47 kl 01-04 i W storm utanför Ymuiden 15 STB slagsida och måste lämpa en del av fäckslasten överbord för att kunna ta sig in till Borkum. - I april 1942 såldes Jamaica för 384250 kr = 26500 pund till nedskrotningsfirman O.Bulens i Antwerpen.

Se 8.5.41 Bombad
20.6.44 -"-
28.3.45 minskakning

HEMLIG

VIRGO 13.1.43

UNDERGÅNG I TÄT TJOCKA EFTER MINSPRÄNGNING UTANFÖR BORKUM.

Rapport

Avgick från Gävle kl 14.40 tis 5.1.43 destinerad till Rotterdam. Rumslast av 4782 ton järnmalm. Djupg F 20'09" - A 21'03" 27 ombv.
Minsprängd ons 13.1 kl 20.45 vid passerandet av fyrskeppet Borkums tidigare position i Nordsjön. Mörkt stundtals tät tjocka, dålig sikt, SW dyning,lätt vind,styrka 2. Ie styrman och BO på bryggan,utkik på backen. Smörjare Zetterling dödad,lämpare Hallberg och eldare Eliasson skadade . Skepps - och maskindagbok förlorade.

Rapport ur minnet.

Sön 10.1 16.45 förtöjt vid Brunsbüttel i avvaktan på anslutning om Rotterdamkonvojens avgång.
Tis 12.1 15.45 fått order gå till Cuxhaven i väntan på konvojens samling. Ankrat därstädes 19.30.
Ons 13.1 06.45 fortsatt med lots ombord. Kl 08 passerat Cuxhaven och fått BO och signalmatros ombord.Kl 11 lämnat lotsen och fortsatt i konvoj under BO:s ledning. Kl 20.45, på kurs S 82°W, fart 8 knop, kraftig explosion under fartyget vid maskinrummet, något på BB sida. Troligen magnetmina. Stora skador midskepps. BB utsvängda livbåt krossats. Maskin- och eldrum fylldes av rusånga och maskin stoppades omedelbart. Smörjare Zetterling, som ej kunnat återfinnas, förmodligen dödats omedelbart i maskinrummet..Eldare Eliasson och lämpare Hallberg svårt skållade av rusångan. 23 man lämnat fartyget i STB båt och upptogs 21.30 av en förpostbåt.En annan förpostbåt räddade senare 4 man direkt från fartyget, av vilka 2 var de allvarligt skadade. Denna båt blev beordrad att kvarligga på platsen tills Virgo sjönk vilket inträffade kl 22.45.Besättningen infördes av de 2 tyska fartygen till Rotterdam,där de svårt brända fördes till Hafenkrankenhaus.

Hälsingborg 21.1.43
G.K.Jansson
Befh

Sjöförklaring i Hälsingborg 22.1 43 kl 10 HEMLIG

Inför borgmästare Laurin, rådman Lundgren & assessor Gillis Berencreuz. Sakkunniga, Sjömanshusombudsman John Bengtsson & sjökapten Hans Lundgren. Inga personalia upptagna för vittnena.
Befh Jansson: Virgo stod under tysk marinofficers ledning.Konvojen framfördes i 2 kolonner med 2 minsvepare före varje kolonn.Virgo gick som nr 1 i BB kolonn,och 300-500 meter akter om minsveparna för att gå klar för svepet. Minsveparnas akterlanternor hållits rakt förut. Inga flygplan hade iakttagits vid tillfället. Virgo skulle ha avmagnetiserats i Rotterdam . Detta hde inte kunnat göras i Kielkanalen till följd av för ringa djup där. Befh hade 5 minuter före explosionen lämnat bryggan och satt i dagrummet

VIRGO 13.1.43

då explosionen inträffade. Kastats upp och antagligen slagit huvudet i taket.Hade vaknat upp efter en stund och utkommen på däck sett att folket samlats på de båda flottarna som var oskadade. Befh sprungit upp på bryggan för att hämta skeppsdagboken men ej kunnat finna den eftersom allt var sönderslaget och raserat. Då han åter kom ner på däck hade folket lämnat flottarna, gått till STB båt och sjösatt denna. Även befh gick då till båtarna och efter honom hade kommit ytterligare några man. Då inga fler kommit kapade någon i båten fånglinan varvid båten sackade akteröver. Den hade då slagits läck mot fartygssidan i dyningen och blivit nästan halvfull med vatten. I båten befann sig även den tyske signalmatrosen. BO och 2e styrman Dahlquist hade innan fånglinan kapats, åter sprungit ombord, styrmannen enär han var barfota och hade frusit, och de skyndade sedan akteröver. Dessa 2 och de 2 brända besättningsmännen blev sedan räddade av en förpostbåt som gick upp långsides akterut. StB båt hade, sedan den drivit iväg akteröver, bara haft någon minuts färd till den förpostbåt som tog upp samtliga. - I maskin befann sig vid explosionen smörjare Zetterling, lämpare Hallberg och eldare Eliasson, sedan Ie maskinisten strax före explosionen gått upp på däck. Befh hade, då livbåten lämnat fartyget, inte haft klart för sig att någon ännu befunnits kvar ombord. Ett par förpostbåtar legat i närheten och lyst med sina strålkastare.Fartyget hade kunnat sjunka när som helst med sin malmlast och om den halvt vattenfyllda livbåten då hade kommit in i suget kunde katastrofen hava blivit värre.

Ie styrman Ström: Var i karthytten vid explosionen. Klargjort STBbåt och satt den i sjön och efterhand hade besättningen kommit i den. Båten legat och slagit mot fartygssidan i dyningen och sprungit läck. 2e styrman och Begleitofficeren hade från livbåten åter hoppat ombord.Ström hade räknat folket såväl i livbåten som därefter ombord på förpostbåten.Han hade ifrågasatt att ro tillbaka till Virgo när det hade från något håll framhållits att en annan förpostbåt låge nära intill. Det hade varit befh som givit order om fånglinans kapande.

Ie maskinist Dahl: Hade 5 minuter före explosionen gått upp ur maskin för att dricka en kopp kaffe med stuert. Efter explosionen hade rusångan hindrat honom från att komma ner i maskin igen.Han hade sedan gått i livbåten med den övriga besättningen.

Matros Röman: Utkik på backen. Han hade sett minsveparnas akterlanternor till ca 10 minuter före explosionen, men sedan hade tjockan tätnat så att de vid explosionen ej längre varit synliga. Akterlanternorna från StB - kolonnens minsvepare hade han kunnat se bättre eftersom de inte varit så långt framme. Ie styrman framhöll här att han sett minsveparnas lanternor

VIRGO 13.1.43

då han gick in i karthytten några minuter före explosionen och att han givit rorsman Ekblad order att hålla dem rakt förut.

Jungman Ekblad: Stått till rors. Styrt kompasskurs W3/8 Syd . Då och då hade han kunnat se minsveparnas akterlanternor i tjockan, men under de närmaste minuterna före explosionen hade de varit helt försvunna i den tätnande tjockan.

Crew list (Adresser SKN) (H)

Befh Gilbert Konrad Jansson, Duvbovägen 6, Sundbyberg 2
Ie styrman Torsten Ström, Pataholm
2e styrman Andor Reinhold Dahlqvist, Box 1842, Holmsund
3e styrman Sture Roland Bergman, Salomonhög, Grevie
Telegrafist Harry Ernfrid Hardenberger, Drejaregatan 3, Ystad
Ie maskinist Thure Gotthälf Dahl, Kungsladugårdsgatan 9, Göteborg
2e maskinist John Helfrid Ekelund, Rosendalsvägen 7b, Malmö
3e maskinist Axel Bertil Nordin, Ramvik
Stuert Martin Wilhelm Petersson, Västra Boulevarden 29, Kristianstad
Kock Hjalmar Johansson, Ebbelycke, Gammalstorp
Mässuppassare Harry Filip Tufvesson, Bryggorna 10, Karlshamn
Timmerman Gustaf Alfons Bengtsson, box 34, Elisberg
Matros Folke Herbert Natanael Svensson, Bruksgatan 30, Höganäs
Matros Walter Sixten Roeman (Röman), box 1171, Olofsström
Matros Ernst Emil Ivarsson, Svenshögen
Lättmatros Claes Ebbe Konrad Bengtsson, box 11, Åmundstorp
Lättmatros Karl Adolf Gösta Victorsson, Kungsbro, Kvillfors
Jungman Martin Gunnar Vallentin Ekblad, Kalifornlagatan 1, Hälsingborg
Jungman Nils Johan Erling, Njutånger
+ Smörjare Nils Gustaf Adolf Zetterling, 2a långgatan 34, Gtbg, 3.4.09 Döderhult
Oscarshamns sjömanshus nr 1 (juni 42)
Eldare Johan Konrad Arvid Åberg, Vaktmästaregatan 10, Göteborg
+ eldare Ernst Georg Armand Eliasson, St.Pauligatan 12, Gtbg, 21.4.12 i V:a Frölunda, avled på sjukhus i Rotterdam av sina brännskador.
Eldare Nils Martin Jönsson, N.Vallgatan 96, Malmö, % Holmstedt.
Eldare Nils Harry Wilhelm Johansson, box 13, Hällekis
Lämpare Karl Johan Nyman, % Nils Johansson, A-77, Skellefteå
Lämpare David Reinhold Magnusson, Brahegatan 7-9. Gtbg 5från Gammalstorp)
Lämpare Armand Gregor Hallberg, Skomakaregatan 4, Malmö, 21.1.11 Malmö
Svårt skållad, inlagd på sjukhus i Rotterdam.

Att eldare Eliasson avlidit framgår enbart av ett kvitto på SKN EIII vol 251 om effektutbetalning till änkan 19.2.43

VIRGO 13.1.43

Telefonmeddelande från Berlinlegationen till UD 16.1.43 kl 10

(Utdrag) Svenska beskcikningen i Berlin har från Rotterdam erhållit följande telegram:

"Schwed. Dampfer Virgo auf Mine gelaufen. Gerettet und wohlbehalten in Rotterdam sind .... Heimreise hoffentlich morgen abend. Trimmer Armand Hallberg und Heizer Ernst Eliasson mit schweren brandwunden, aber nicht lebensgefährlich, im Krankenhaus Rotterdam. Ve Vermisst Öler Nils G.A.Zetterling.Bitte verständigt Cabinet und Reederei Iris Stockholm. " = Schwedische Betreungsstelle.

(Av UD överlämnat till herr notaxrien Möller,KK,Sjöfarstbyrån Stockholm 16 jan. 43 J.Setterwall)

Besättningen avrest från Rotterdam 15.1.43

Enligt telegram till UD från Schweedische Betreungsstelle (Byrån för tillvaratagandet av Svenska medborgares intressen) Parklaan 5, Rotterdam, den 16.1.43 avreste Virgos besättning (utom de 2 på sjukhuset) på kvällen fredag 15.1 med tåg från Rotterdam via Berlin till sina hemorter. De två skadade vårdas på Hamnsjukhuset i Rotterdam . " Några utgifter har jag ej haft, då rederiets mäklare i Rotterdam betalt samtliga med hemresan och underhåll förenade kostnader." = Mees.

KK memorial 23.3 43 Ej för publicering

Av allt att döma har fartyget,som till följd av hastigt påkommande dimma, icke kunde hålla sig alltför nära den framför gående minsveparen,kommit i närheten av en magnetmina vilken exploderat under eller vid fartygets maskinrum.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII 251 Vrakgods siktat vid Risör

Vicekonsul Anton Hanssen i Risör,Norge, rapporterade 13.2.43 till Brax generalkonsulatet i Oslo att en av lotsarna från Risör igår funnit ett livbälte, märkt Virgo Stockholm till havs utanför Risör,och att dagen innan iakttagits en flotte och en kantrad livbåt mellan Risör och Jomfruland. "Om disse fund har noget med hverandre at gjöre vet man ikke."

Assurans

SKN 16.2.43 utbetalat 780.000:- till rederiet plus revers på 320.000:-, löst 29.12 45. för totalförlust.

Effekter

SKN 20.5.43 ersatt rederiet med 17977:75 för effekter & instrument.
I effektlistorna framkommer att eldaren Ernst Georg Armand Eliasson avlidit

VIRGO 13.1.43

av sina brännskador. Red AB Iris avräkning för vid krigsförlisning ss Virgo skadade och därefter avlidne eldaren Eliasson redovisas:

Hyrestillgodohavande enligt motbok	960:82
Avgår remissa å konto 30.1.43	500:-
	460:82
Ersättning för effekter	550:-
Tillgodo:	1010:82

Utbetalat till fru Annalisa Eliasson,St.Pauligatan 12,Göteborg,19.2.43

xxx xxx xxx

Fru Ebba Zetterling, 2a långgatan 34,Gtbg, fick 765:60 den 19.2.43 för sin make, smörjaren Nils Zetterling, som följde Virgo i djupet.

Befh Jansson förlorat för 2316:- bl.a vargskinnspäls 400, radio 125.
SKN ersatt 1800:- plus 582 för instrument.

Tryckta formulär, trist och påvert.

SKN i brev till red AB Iris 17.5.43:

Sålunda medgives icke ersättning för:
Befh Jansson för glasögon och kontanter
Ie styrman Ström för skrivmaskin och klocka
2e styrman Dahlquist för fickur med kedja
3e styrman Bergman för klocka och skrivmaskin
Telegrafist Hardenberger för fontänpenna och blyertspenna
Ie maskinist Dahl för ett par glasögon
2e maskinist Eklund för reservoarpenna
3e maskinist Nordin -"-

UDHP80c 3518

Telegram Hamburg till UD 15.1.43

Schiffahrtsbevollmächtigter härstädes meddelat att ångf. Virgo,redAB Iris, Sthlm, krigsförlist Nordsjön natten till torsdag stop Donkeyman Zetterling omkommen.Lämparen Hellberg och Eliasson intagna sjukhus ~~för~~ Rotterdam. Befh och 23 man avresa i afton från Rotterdam = Stridbeck

---

Egna noteringar

Ångvisslan tjöt oavbrutet

Vid explosionen slogs BB livåt sönder och blev hängande i förtaljan,all inredning slogs loss och vräktes omkull,maskin stoppade och rusånga omvärvde midskeppet och ångvisslan hakade upp sig och tjöt oavbrutet tills ångan tagit slut.I mörkret och tjockan vägleddes 2 förpostbåtar till den sakta sjunkande haveristen som låg med lätt slagsida.Alla tog för givet att de som varit i maskin- och eldrum dödats omedelbart,och ångan gjorde det omöjligt att närma sig maskinnedgångarna. Trots ohyggliga brännskador tog sig ~~Zetterling och Eliasson själva upp på däck sedan de andra lännat i STB båt. De påträffade akterut den tyske marinofficeren och 2e styrman Dahlquist, och dessa 4 togs direkt över på en förpostbåt som gick upp~~

b

Egna noteringar

VIRGO 13.1.43

~~Långsides akterut. Eftersom ingen visste när Virgo skulle gå ner med sin tunga malmlast ville ingen riskera att gå ombord och bärga personliga ägodelar. De få plagg man fått med sig delades upp sinsemellan.~~ Lyckades eldare Eliasson och lämpare Hallberg i beckmörkret,avskurna från däck av raserade lejdare och väsande ånga, med vatten stigande kring benen,gräva sig upp genom kolen i en av boxarna,endast för att finna bunkerluckan stängd. En spricka hade uppstått i bordläggningen och genom att sticka ut händerna genom denna och ropa på hjälp observerades de i sitt fasans- fulla fängelse från en förpostbåt. Från denna sattes folk ombord som öpp- nade bunkerluckan och räddade de båda. Samma förpostbåt tog ombord 2e styr- man och den tyske marinofficeren från akterdäck. Trots att Virgo med sin tunga malmlast kunde sjunka vilket ögonblick som helst höll hon sig flytande i 2 timmar på maskinskotten innan hon gick ner med ett åskliknande brak kl 22.45. Hallberg och Eliasson fick morfin sprutor och smordes in med fett. Att Eliasson senare dog framkom inte vid sjöförklaringen 22.1 i ~~Hälsingborg~~ Hälsingborg.När Hallberg kunde lämna sjukhuset i Rotter- dam frmgår inte heller. Smörjare Zetterling kom aldrig upp ur maskin.

Historik

Lastångare på 2959 brton byggd 1906 vid Doxford & Son i Sunderland av järn. L. 99 B. 14 Tillhörig red AB Iris (S.Abrahamsen) i Stockholm. Turretdäckad med 1200 hkr maskin, 5 luckor, 2 master och 1 par korta bompålar. (ex Elgin, Gwynmead) Inköpt som Gwynmead från england av red AB Iris i jan 1929 för 10650 pund men sattes i maj 1932 under finsk flagg med Mariehamn son hem- ort, redad av red AB Iris (Emanuel Eriksson) i Mariehamn. Nybyggnadspriset 1906 för ss Elgin var 36000 ound. 1920 kostade fartyget vid försäljning i England 140.000 pund,men 1921hade lågkonjunkturen satt ner värdet till. ~~230000 pund~~ 23.000 pund. I febr 1942 återinfördes Virgo till Sverige i samband med att rederiet i Mariehamn gick i likvidation liksom 12 andra Ålandsrederier. Importlicens beviljad i konselj 6.2.42

RANJA 13.1.43

EN VENTIL I BACKEN SPRÄCKT VID R.A.F- ATTACK MOT ROTTERDAMKONVOJ.

Journalutdrag

Ons 13.1.43 kl 09.50 avgått från Rotterdam destinerad till Norrköping med rums-& däckslast av 1650 ton koks. Kl 11.35 gått in i konvoj som nr 2 i BB kolonn vid Hook van Holland. BO och signalmatros ombord. Vid 19-tiden flyganfall. C:a 8 bomber fällts över komnvojen,därav 2 för om Ranja.Genom det hårda lufttrycket sprängdes en ventil i backen om STB.Några andra skador förorsakades ej.

Ombord 19.1.43

Peter Pettersson
1e styrman

Hugo Nylén
Befh

Reparerat i Norrköping

Södra Hamnen Mek.Verkstad i Norrköping enligt räkning 21.1.43 tagit loss en sidoventil,riktat ramen,återinsatt med ny bult, glaset förnyat(13mm)
Kostnad kr 51:60

SKN ersatt rederiet med 39:40 den 20.6.44 (1/3-del avdrag)

Data

Ranja mätte 1259 brton byggd 1916 i Stavanger (Ex Roar) L 71 B 11
Tillhörig red AB Ranja i Stockholm. Ingen historik.

Se även 18.8.44 Bombskadad i Bremen

ALGERIA 18.1.43

ALLA OMBORD KÄNDE PÅ SIG ATT NÅGOT HEMSKT SKULLE HÄNDA DENNA RESA.

Rapport

Avgick mån 18.1.43 från Rotterdam dest. till Trelleborg för order. Rumslast av 2237 ton kol. Djupg F 17'8"- A 18'0" 23 ombv.
Flyganfall kl 19.20 18.1 c:a 10-12 sjömil SW Terschelling boj. SSO laber bris, smul sjö, god sikt. Befh & BO på bryggan, utkik på backen. Ie styrman och chiefen dödade, Ie maskinisten och smörjare Persson skadade. Skeppsdagböckerna förlorade.

Uppgifter angående ms Algerias krigsförlisning

Mån 18.1 kl 05.45 med sjölots ombord avgått från Rotterdam.BO och signalmatros medföljde. Lämnat sjölotsen kl 08 vid Hook van Holland. Kl 09 passerat Maas angöringsboj, satt loggen =0.Därefter gått in i tysk konvoj tillsammans med 5 andra fartyg.Kl 19 gavs flyglarm från förpostbåtarna. Kl19.10 flög engelska bombplan över Algeria,släppte lysbomber och fällde sprängbomber, vika sistnämnda kreverade i vattnet ca 75 meter ut från stb-sidan.Kl 19.20 flög åter bombplan på låg höjd över Algeria och fällde sprängbomber varav en eller två slog igenom båtdäcket midskepps STB och kreverade,antagligen en i maskinrummet och en i chiefens hytt där chiefen Gustav Andersson befann sig tillsammans med Ie styrman Holmquist. Andersson massakrerades fullständigt.Ie styrman var vid liv då han drogs fram ur spillrorna men avled efter en halvtimme. I Maskinrummet skadades Ie maskinist Josef Andersson och smörjare Nils Persson. Maskin- och eldrum vattenfylldes så gott som genast upp till vattenlinjen. Genom ångvissla och morsesignaler tillkallades en förpostbåt som kom upp till Algeria och telegraferade efter bärgningsfartyg. Livbåtarna var oskadade och firades i sjön. Då fartyget ej visade tendenser att sjunka hivades båtarna upp i dävertarna strax ovan vattenytan och förpostbåten försökte bogsera Algeria in mot grundare vatten. De sårade blev förbundna akterut på Algeria så gott sig göra lät. Efter c:a en timmes bogsering började fartyget sjunka hastigare och vatten inträngde i aktre mellan däck.Då akterdäck låg c:a 1'över ytan beslöts i samråd att överge fartyget varför förpostbåten ca kl 22.30 kom långsides och tog upp besättningen och Ie styrmans lik. Förpostbåten låg sedan kvar på platsen tills Algeria vid midnatt bröts i två delar och sjönk på c:a 30 meters djup.Ett bärgningsfartyg anlände några minuter senare till platsen. Förpostbåten satte kurs mot den Helder och anlände kl 05 dit (19.1) De skadade transporterades till sjukhus medan övriga kvarstannade i militärbarackker i Helder till dess hemresa kunde ordnas. De avreste på middagen ons 20.1 till Sassnitz och kom till Malmö fre 22.1 där besättn. avmönstrades lör 23.1

Göteborg 26.1.43

N.Bentsson

Befh

ALGERIA 18.1.43

Om skadade och döda

Schwedische Betreungsstelle (Byrån för tillvaratagande av Sv. medborgares intressen) Park Laan 5,Rotterdam,Postbox 215, skrev Rotterdam 23.1.43 till Ud att 19 namngivna från Algeria " hava den 18.1 på natten ilandsatts i Den Helder samt den 20.1 med tåg rest från Amsterdam via Hamburg till Malmö. "Ie maskinist J.E.Andersson, som sårades i benet och armen,och smörjaren Nils Persson, som förlorade högra handen, införts till Marine-lazarett i Heilo. Enligt uppgift från läkarna är deras tillstånd bra,men det torde väl dröja några veckor innan de kunna utskrivas från sjukhuset. Övermaskinist Andersson saknades och torde genast ha dödats,under det att liket av Ie styrman Holmquist ilandbragts i Den Helder,därifrån det, efter erhållet tillstånd från de tyska militärmyndigheterna,förts till Rotterdam, ombord å svenska ss Ivernia, vilket fartyg medtagit Holmquists lik till Sverige.Några utgifter har jag icke haft,då rederiets mäklare i Rotterdam betalat samtliga med underhåll och hemresan förenade kostnader.

Mees

(Översänt för kännedom från Setterwall:UD, till KK,Sthlm 3.2.43)

Sjöförklaring i Göteborgm28.1.43 kl 14 HEMLIG

Hamnkapten Sven Lundmark & sjökapten Per Wästgerd sakkunniga.
Advokat Tage Zetterlöf ombud för SKN.

Befh Bengtsson: De 2 skadade kvar på sjukhus utanför Amsterdam. Ingen livsfara för någon av dem.

2e styrman Tegelberg: Efter bombträffarna var 2 man nere i resterna av chiefens hytt och lyckats befria Ie styrman och bära ut honom på däck, mycket svårt skadad. Han levde då ännu. Chiefens kropp varit helt söndersliten.

Matros Liljequist: Stod till rors. Hade inte någon käänedom om vad som hänt chiefen men hört av matros Magnusson att chiefen massakrerats vid bombexplosionen.

Matros Magnusson: Efter bombnedslagen hört rop på hjälp från Ie styrman som befunnit sig i chiefens hytt.Magnusson tagit sig ner till denna hytt och där påträffat chiefen död med ena sidan uppsliten och fullt med splitteri ansiktet. Inte kunna se chiefen tydligt eftersom det varit nästan mörkt i hytten. Ie styrman legat fastklämd och bett Magnusson skaffa hjälp. Magnusson skyndat upp på däck och återvänt med 2 andra besättningsmän och ficklampa för att befria Ie styrman. Denne hade själv kunnat hjälpa till då han förts upp på däck men dog kort därpå. Chiefens lik varit alltför söndertrasat för tt kunna föras upp ur hytten.

Eldare Vångström: Sedan Ie styrman förts upp på däck hade Vångström och

ALGERIA 18.1.43

Matros Liljequist på Holmquists begäran rest denne upp i sittande ställnin samt hållit honom i detta läge till dess han efter en halvtimme avlidit.

Crew list Delvis SKN

Befh Nils Bengtsson, Mölle, 13.3.88 i Brunnby församling (23.12.42 Malmö)

† Ie styrman Gösta Alf Frithiof Holmquist,Redbergsvägen 15b,Göteborg,15.7.01 i Gtbg. (19.7.42) Gift , barn. På Valencia 25.10.42.

2e styrman Carl Ivar Tegelberg, Skogsstigen 5,Sävedalen,18.9.04 Gtbg En månad ombord.

Telegrafist Erik Birger Flodmark, Silvergatan 8A,Nya Varvet, 28.3.93 Vingåker

Chief Gustaf Adolf Andersson, S:a Vägen 55,Gtbg, 29.4.86 Lysekil.(22 dec 42)

X Ie maskinist Josef Emanuel Andersson, N.Gubberogatan 15,Gtbg, 1.9.85 Gävle

2e maskinist Karl Gustav Adolf Larsson, Stenkumlevägen 19,Visby,1.6.88 Klinte

Stuert Klas Oskar Karlsson, Mariagatan 7-9b, Gtbg, 3.12.93 Skee.

Kock Henry Edwin Karlsson, Lugnet 9,Gtbg, 18.3.08 Fjälkestad

Mässuppassare Åke Alfred Dohrman, Stora Trädgårgsg. 22,Malmö,13.10.16 Malmö

Matros Gösta Rickard Klaar, Landsvägsgatan 14,Gtbg, 1.8.14 Roglösa

Matros Per Algot Liljequist, Lilla Trädgårdsg.22,Malmö, 21.8.13 Limhamn

Matros Harry R.G.Magnusson, Friisgatan 32A, Malmö, 18.2.19 Malmö (4 mån.)

Lättmatros Nils Sigurd Nilsson, Östratorp 6, 9.4.25 Lund

Lättmatros Sven Percy Persson, 36 Lövestad, 29.5.20 Vanstad

Lättmatros Nils Gunnar Nord, box 82, Södra Rörum,22.12 19 Södra Rörum

DonkeymanHans Jacob V.Jacobsson, Ö.Skansgatan 11,Gtbg, 4.5.90 Strömstad

X Smörjare Nils Persson, N.Vallgatan 80,Malmö, 10.4.90 Södra Sandby

Eldare Knut Olof Alfred Nährström, Åkersberga, 23.12 04 Buttla

Eldare Arne Erik Eugen Vångström, Gustafsberg, Holmteboda,Valdemarsvik, 6.8.14 Valdemarsvik

Eldare Karl Sigfrid Käll, Gällivarevägen 5,Malmberget, 15.2.93 Hjulsjö
SKN adress: % Josefsson, Sandbacksgatan 4,Sthlm.

Lämpare Eje Gustaf Bertil Kattilassari,Storgatan 4,Haparanda,22.3.22 Haparanda

Maskinelev Bernt Gustav Hugo Karlsson, Hummelvik, Gryt, 11.2.23 Gryts församling, Östergötland

X = SKADADE

P.M

Telefonmeddelande från beskickningen i Berlin 19.1.43 kl 19 till UD
Beskickningen har från Rotterdam erhållit följande meddelande:
"Sv. ss Algeria förlist igår vid Den Helder.19 man ha välbehållna införts till Helder. Ie maskinisten och smörjaren på marinlasarett. Övermaskinisten saknas. Ie styrman död, införd till Den Helder. Kaptenen vill ha rederiets tillstånd att föra Holmquists lik till Sverige.Om möjligt telegrafiskt svar omgående. Kaptenen hoppas kunna ordna hemreas imorgon kväll." (UD till KK 20.1 för förtrolig kännedom.)

ALGERIA 18.1.43

Besättningen gjorde ingenting för att rädda fartyget och brydde sig inte om de sårade.

Skrivelse till utrikesrådet S.Söderblom, UD, från marinattachén Kommandöekapten M.Östberg, Berlin 8.5.43.

Förtroligt

P.M.

angående vissa förhållanden vid ss Algerias undergång

Vid besök i OKM har Leiter der Attachégruppe, Korvettenkapitän Besthorn, för min information meddelat mig att den svenska besättningen å ss Algeria vid fartygets krigsförlisning den 19.1 i år uppträtt anmärkningsvärt "passivt." För belysande av detta överlämnade han tillmig ett utdrag ur en tysk rapport, ilket utdrag här nedan återgives. Då, enligt Korvettenkapitän Besthorn, fapporten är förtrolig, bör utdraget ej givasoffentlighet.

"Nach meiner ansicht wäre das Schiff zu halten gewesen, wenn sofort Pumpenhilfe zur stelle gewesen wäre, da das Wasser zunächst ansch. durch splitterlöcher in der Bordwand nur langsam eindringen konnte. Anbringen von Lecksegeln wäre angebracht gewesen, doch hatten die Schweden keinerlei interesse, auch nur das geringste für die erhaltung des Schiffes zu tun. Nachdam das Schiff tiefer zu liegen kam, konnte das Wasser durch das grosse Leck eindringen und daraufhin machte das Achterschiff Wasser. Um möglichst schnell Pumpenhilfe zu erreichen, wurde der kurs auf Den Helder abgesetzt, um den von dort angesetsten Hilfsfahrzeugen entgegenzulaufen. Geschleppt werden konnte für so lange, wie die Rudermaschine in ordnung war. Das einschiffen des Handruders wurde nach den aussagen des B.O:s verweigert. Nachdem die erste aufregung sich gelegt hatte, wurden ein toter und 3 verletzte festgestellt, nicht wie zuerst angenommen wurde, 3 Tote. Einer der verletzten starb kurz nach der übernahme auf FLJ 23. Die Wrsckposition konnte erst genau angegeben werden, nachdem ein fester punkt erreicht war, und wurde mit 53 grad 27 min. Nord und 4 grad 51,5 min. Ost durch Fernschreiben den vorgesetzten stellen gemeldet. Die haltung der Schweden was sehr dürftig. (otillräcklig) Um die verletzten haben sie sich überhaupt nicht gekümmert. Mit sehr viel geschick hat der begleitmann die erste hilfe geleistet. Schleppdraht und alle sonstigen erforderlichen arbeiten haben der B.O., Leutnant zur See (Sdf) Wommelsdorf mit seinem Begleitmann ausgeführt. Die Schweden haben nichts angefasst. Selbst bei der übergabe der verletzten hat niemand mit Hand angelegt, noch die geringste anteilnahme gezeigt."

Berlin den 8 Mai 1943

M.Östberg

K.K.

Exp.av aus:

CFD (CSKE) 1 H
CFst avd U 3 A
CM 1 A

Besk 2A
Konc 1 A

(Originalbrevet finns på R19 D/435)

ALGERIA 18.1.43

Gulnad lapp

I blyerts på en gulnad lapp står noterat: "Algeria krigsförlist utanför Holländska kusten den 18 jan. Orsaken ännu okänd. 19 man införda Den Helder varav 2 skadade ha inlagts på sjukhus. En man död, en skadad. Får ej publiceras. 20/1-43

Adovkat Måtten Henriques, Gtbg 28.1.43, till SKN

Meddelat att advokat Tage Zetterlöf inställt sig till dagens sjöförklaring rörande Algerias totalförlisning. "Han meddelar att det vid sjöförklaringen icke förekom något som var av särskilt intresse att rapportera ."

Assurans

SKN till rederiet 6.2.43 utbetalat 875.000:- för totalförlust
Proveny från rederiet 400:- den 24.2 för en kronometer från Algeria.

Effekter

SKN ersatt rederiet med 13756:- för effekter 15.3.43 samt 356:35 för Ie maskinistens instrument den 9.4.43
Listorna är trista på tryckta formulär, ifyllda i Malmö 23.1/Gtbg 25-27.1
Ie styrmans änka fick 1012:50 plus 560:- för sextant och skrivmaskin
Chiefens änka fick 1012:50
Ie maskinist Andersson låg enligt brev från rederiet kvar på sjukhus i Holland ännu 6.2.43
Algerias ordinarie befh, U.V.Olofsson, som hade sjukledigt,förlorade 2 st revolvrar 105:-, ett skrivställ 6:- och en läslampa 24 (Ej ersatt av SKN)
Befh Bengtsson förlorat kläder för 1186:-, bl.a. en päls med persiankrage för 330:-
Övriga endast haft det nödvändigaste med sig ombord.

SKN Lasten

2237,6 ton Antracitnusskohlen (Westfaliska) för A.Johnsson & Co,Stureplan 3 Stockholm
Assureradd för 78850:- i Sjöass.kompaniet
SKN betalat 78769:46 till A.Johnsson & Co 10.2.43

Matros Gösta Klaar,Gtbg, berättar

(T.Fredh:Dödsfarten.1981:) Algeria hade lastat kol i Rotterdam och bildade konvoj tillsammans med 6 andra fartyg.Konvojen var den första som gick från Rotterdam utanspärrballonger. När konvojen avgick var den skyddad av 6 förpostbåtar och en minsvepare som gick före och desarmerade magnetminorna Det var en tryckt stämning ombord vid avgången. På radion hörde vi extra

ALGERIA 18.1.43

utsändningar om krigsläget och stämningen var inget vidare när vi rundade lysbojen vid Hook van Holland. "Nu är det snart dags för våravänner att komma", sade Ie styrman Gösta Holmqvist och åsyftade anfallen av engelskt flyg.Han blev sannspådd. Kl 19 angreps konvojen av såväl flyg som motortorpedbåtar.De sistnämnda hade legat i mörkret med frånslagna motorer och väntat på konvojen. Förpostbåtarna lade spärreld kring konvojen.Luften fylldes av magnesiumljus och skott.Inte något fartyg sakadades vid anfallen Lite senare kom ett enstaka plan in över konvojen.Det hade 3 bomber kvar och träffade Algeria midskepps. Några minuter tidigare hade Ie styrman Holmqvist gått till övermaskinisten Gustaf Anderssons hytt för att lyssna på radion. I dörren till hytten stod sturt,kocken och uppassaren.Efter en stund gick de 3 sistnämnda medan Holmqvist och Andersson var kvar. En bomb gick ner i maskin där eldaren Arne Vångström hade öppnat pannluckan för att slejsa.Glödande kol vräktes över honom. Ie maskinist Josef Anderson kastades av lufttrycket från manöverplatsen mot en lejdare och eldaren Bernt Karlsson fick alla fingrarna utom tummen avslagna. En lastrumslucka sprängdes och kättingen rasade ut ur klysen. Jag och lättmatros Nord fick order att söka igenom hytterna. När vi kom till övermaskinistens hytt såg vi att Ie styrman Holmqvist levde.Vi drog ut honom på däck. Han låg livlös i den helt pulvriserade hytten.När vi tog tag i hans flytväst såg vi att bröstkorgen var intryckt.Förpostbåtarna hade kommit upp till den sjunkande Algeria. På däck låg styrman Holmqvist som tyst viskade till mig och donkeyman Jakobsson:" Nu dör jag. När ni kommer hem,vill ni gå upp till frun och barnen vid Redbergsplatsen och berätta hur det gick till." Sedan dog han. Övermaskinisten följde med Algeria som sjönk på 60 famnars djup. De tyska bärgningsbåtarna satte iland oss i en liten holländsk by. Vi blev bedrövligt behandlade i Holland och Tyskland . i Den holländska byn Helder. var vi utan mat i 30 timmar.Sedan fick vi åka tåg till Hamburg.Varken på resan eller i Hamburg fick vi någon mat.Istället fick vi slag i ändan av tyska vaktposter som sade att det var bråttom för oss att komma därifrån. I Hamburg blev vi lovade mat men kristidsnämnden öppnade en timme efter det vårt tåg skulle gå. Vår kapten protesterade mot det sätt vi behandlades på,men tyskarna sade att vi kunde vara glada som levde.I stället för mat röt tyskarna och slog oss. Den döde styrmannen fördes hem till Göteborg med ss Ivernia. - För eldaren Karl Käll (Charlie Lappen) var Algeria den 7de krigsförlisningen. Han var med om 4 sänkningar under första världskriget och detta var hans tredje under andra världskriget.

Egna noteringar

Chiefen och Ie styrman satt och hörde på statsminister Per Albin Hanssons remissdebatt-tal i Dagens Eko då bomben exploderade. 2:e maskinist Larsson

ALGERIA 18.1.43

som hade hytten intill chiefens var på däck och undkom med livet.
Chiefen hade varit ombord i Algeria sedan 1929 och i rederiet sedan 1906
Ie styrman var 25.10.42 på Valencia då hon minsprängdes gående tätt efter
Algeria Algeria. Han mönstrade i Algeria 19.7.42
Enlit Coastal Commands War Record var det Hudsonplan ur squadron 320 som sänkte Algeria "off Terschelling." (11'SW Terschelling lysboj) Efter bombträffarna fanns det inget ljus ombord och sedan lysbomberna slocknat var mörkret kompakt,även om månen lyste fram då och då.

Historik

Lastångare på 1540 brton byggd 1921 vid Oscarshamns varv av stål.
L.82,5 B 12,5 Tillhörig Red AB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg.Sjösatt april , lev 15.6.21.Shelterdäckad, av Angliatyp, 5 stora luckor varav nr 3 mellan brygg-och båtdäckshusen, med 2 bommar utriggade från eldrumsventilatorerna. 2 master. 7 st Clarke Chapman ångwinschar. 10 Mannesmanbommar. Donkins ankarspel.Triplemaskin på 1350 ihkr,2 pannor. 12,2 knop i barlast. Manskapsinredning i poopen. Hade vid lev. 1921 140 el. lampor ombord.I brygghuset befh hytt och salong, stuerts hytt,reservhytt,badrum. Byggd efter samma ritningar som rederiets föregående Algeria, byggd 1916 i Oscarshamn, som förliste 29.1.19 på resa Gtbg-Genua efter vrakkollision i Themsenmynningen. Hon hade just bunkrat i Tyne. Besättningen infördes til Ramsgate. -Algeria gick på Medelhavslinjen tills kriget satte stopp för den trafiken i april 40. Hon var lyckosam . Den 2.1.32 föll en matros ner i det tomma rummet vid avluckning i San Feliu de Guixols. -27.9.39 prejad i Öresund på resa Viborg-Genua med massa och tackjänn och införd till Kiel men frigavs den 7.10. - 19.9.42 på Luleå-Rotterdam med järnmalm i konvoj vid tyska Nordsjökusten hördes kl 00.15 i hög sjö med slingringoch svår överspolning upprepade dunkningar och skrovet skakade så att ljuset ombord slocknade. Anlänt Rotterdam kl.22.30. Inga skador bid besiktning 21.9.42 -25.10.42 bärgat Valencias besättning då hon minsprängdes vid Gilleleje fyrskepp.



POLARIS 18.1.43

FLYGANFALL OCH MINEXPLOSIONER I ALGERIAS KONVOJ FRÅN ROTTERDAM.

Rapport

Mån 18.1.43 kl 06.30 avgått från Rotterdam destinerad till Stockholm. Rumslast av 2524 ton koks samt till 2 metera höjd i koksbingar på för-& akterdäck 278 ton koks. Djupg F 21'8" - A 21'10'' Kl 19.15-19.45 i konvoj i närheten av Terachelling skadat av bomber under flyganfall. Tysk begleit - officer hade befälet. Utkik på backen. Överdragen luft, ingen sjö, månsken, god sikt. Läcka i BB trimtank.

Journalutdrag

Mån 18.1. 06.30 avgått Rotterdam. Fått BO, signalmatros, spärrballong och och 3 ballongmatroser ombord,anlsutit till konvoj vid Hook van Holland. Resan fortsattes i konvoj med BO på bryggan och utan anmärkning till kl 19.15 då konvojen utsattes för flera häftiga flygangrepp med bombnedslag å båda sidor om fartyget varvid våldsamma stötar och skakningar uppstod i skrovet..Kl 19.40 träffades ett fartyg i konvojen (Algeria) av flygbomber. och blev liggande manöverodugligt. Kl 21.50 exploderade en magnetmina strax för om fartyget och kl 23 ytterligare en minexplosion i samma riktning.Vid båda explosionerna uppstod våldsamma stötar och skakningar i skrovet. Vid företagen pejling av rum och tankar befanns fartyget vara läck i BB trimtank.Läckan blev provisoriskt tätad av besättningen och resan fortsattes utan anmärkning.

Lör 23.1 kl 22.15 anlänt till Stockholm och förtöjt i Värtahamnen . Reservation för ev hittills ej upptäckta skador.

ss Polaris 26.1.43

Curt Selander 1e styrman — E.Nilsson Telegrafist — Nils Helge Nilsson Befh

(Inkom till KK 29.1.43 Påskrivet med rödpenna:"Avföres den 28.6.43. Ej sjöförhörsfall BoB.)

Ingen Crewlist

SKNEIII 253 Sjövärdighetsintyg

Anders Edgren utfärdat i Sthlm 27.1.43 intyg efter besiktning vid kaj i Värtahamnen. Den färskvattenstank som finns avdelad i BB naskintank läck vid en växel i bottenbordläggningen. Tätats med pluggning och fastspänd gummiplatta,varpå över det hela lagts en cementkista.Fartyget sedan fullt sjövärdigt att fortsätta sin resa till Stettin och därifrån åter till Svensk hamn med eller utan last.

Reparation

Skadan rep. i Oscarshamn i juni 1943 för 1290:-
SKN ersatt rederiet 17.12 43 med 1930:- för besiktning och reparation.

POLARIS 18.1.43

Kocken dödad av skott i hjärtat.

(T.Fredh:" Dödsfarten" (Lysekil 1981))

Ingvar Stenesjö gick under kriget som styrman på Irisbolagets båtar och på en av båtarna Polaris, som gick på kontinenthamnar, var han med om att bli beskjuten av flyg. Det var några engelska plan på hemväg från raider över Tyskland som passade på att avlossa sina sista skott mot Polaris. Ingvar Stenesjö berättar: " Jag stod och samtalade med kocken på akterdäck. På håll såg vi några plan komma. En kulkärve smattrade mot fartyget. I nästa moment sjönk kocken ner på durken. Blodet sprutade ur ett hål i hjärttrakten Vi rusade fram och försökte täppa till hålet med fingern. Vi höll på tills någon kom och lade ett första förband. Detta förband blev det sista som kocken fick. Han dog efter att ha stora mängder blod. Polaris var klart markerad som ett svenskt fartyg med namn och flaggor. Trots detta gjorde engelska plan åtskilliga anfall mot svenska fartyg. Trots att vi hade spärrballonger i båda masternaså hände det ofta att de engelska planen dök ner på så låg höjd för att beskjuta oss. Ofta komde så lågt som ner till 20 meter, och tvingades då gå upp igen. Planen körde då rakt igenom ballongerna som sprängdes. Linor och ballongduk hängde kvar kring planen när de flög från båten."

DATA

Egna noteringar

Polaris (Ex Amleth, Hallingdal, Sifnos, Trevaylor) 2163 brton byggd 1890 vid John Readhead i South Shields av järn. L 88 B 12 Tillhörig red AB Iris (S.Abrahamsen) i Stockholm.

Ingen historik

Krigshaverier: 12.7.44 minskakning & 18.8.44 bombskadad

Anfallet mot Polaris konvoj 18.1.43 utfördes af Hudsonplan ur squadron 320, Group 16, RAF Coastal Command.

ASTA. 20.1.43

" MAN KAN VÄL RÅKA UT FÖR OLYCKOR PÅ LAND OCHSÅ? Vi KLARADE OSS JU."

Rapport

Avgick från Limhamn ons 20.1.43 destinerad till Hälsingborg.
Ägd och förd av skeppare Ture Algot Weberg, Stampgatan 15, Hälsingborg.
Bästeman Karl Petter Johan Jönsson, Brommagatan 19, Hälsingborg.
Læst av 55 ton cement. Djupg F. 8'- A.8'. 2 ombv
Minsprängd kl 10.20 sammadag c:a 1,5'W Råå fyr i lugnt disigt väder.
Skepparen i styrhytten, bästeman på fördäck. Sjönk omedelbart. Båda oskadade

xxxxxxxxxxx

Färdiglastat vid Cementa i Limhamn tisdag e.m 19.1 , avseglat kl 04 ons 20.1, hård nordlig ström, lugnt och disigt. Gick för motor. Kl 10.20 inträffade en minexplosion omedelbart tvärs intill fartygets STB-sida, sjönk nästan omedelbart. Kapten och bästeman vält livbåten i sjön och hoppat i den De upptogs av en fieksbåt från Hälsingborg och landsattes i Råå. Alla ägodelar och inventarier förlorade.

Sjöförklaring i Hälsingborg 1.2.43 kl 10

Sakkunniga: Fartygsinspektör Victor Hansson & sjökapten Joel Fänge.

Skeppare Weberg: Asta inte framförts i den utprickade och minsvepta neutralitetsleden. Han brukade aldrig följa denna led och i detta fall skulle det knappast ha varit möjligt att se utprickningen i diset. Antagligen hade han nu gått mellan en led närmare land, som tidigare begagnats, och en längre ut senare utprickad led. Utanför Haken på Ven hade han tagit kompasskursen direkt på Hälsingborg och följt denna raka kurs. Den sydgående strömmen hade emellertid satt Asta ostvart så att hon kommit närmare land än beräknat, men han hade just gått jlar för Kopparverket då explosionen inträffade. Bästeman hade hela tiden uppehållit sig på fördäck och han själv stått till rors. Inte sett några av neutralitetsledens prickar under färden. Gått samma trade i 9 års tid, dag ut och dag in., under vintern dock vanligen en gång i veckan. 2 livbälten hade legat i styrhytten, en livboj hängt utanpå styrhytten och en livboj legat löst på motorkappen. Livbåten legat lös på BB låring så det var ett ögonblicks verk att välta den i sjön. Asta sjönk inom 2 minuter. I båten funnits åror och ett öskar. Båtens rymd troligen 2,4 kbm.

Bästeman Jönsson: Varit på fördäck med order att hålla utkik efter drivminor. På grund av soldiset inte sett någon av prickarna i neutralitetsleden.

KK memorial 26.3.43

Orsak: Minexplosion.

ASTA 20.1.43

Signalmeddelande till CM kl 12.50 den 20.1.43 från CMDÖ

HEMLIG "Motorskutan Asta av Ven minsprängdes kl 10.17 på ungefärlig position lat N 55° 59,7'- long O 12° 43'och på 12 meters djup. Vraket ligger ungefär 0,9' i bäring 285° från Råå Norra hamnpirnock och c:a 500 meter från platsen för Uranias sprängning i leden till Råå. Besättningen 2 man bärgade. Masttoppen synlig 0,5 meter ovan vattnet. Svepning av lederna till Råå och Kopparverkshamnen samt områdessvepning ~~VERKSTÄLLxxxverksätts~~ verkställes den 18 ds.

Skrivelse till CM från CMDÖ

HEMLIG
jäml.kung. 1937
nr 957

Med anledning av motorskutan Astas minsprängning den 20 ds kl 10.17 å 12 meters vatten utanför Råå (CMDÖ tnr 1215 d.201) får jag vörd - samt anföra följande:
Fartyget var på väg från Limhamn till Hälsingborg med cementlast. Vid Hakens fyr på Ven sattes kurs mot Hälsingborgs kopparverk för angöring av Hälsingborg. Denna väg hade sedan krigets början alltid tagits. Sjöfartsvägen genom Öresund ~~hade~~ har sålunda ej följts. Vid minsprängningen iakttogs ett vattenuppkast å STB låring, högst 10 meters höjd, och 2 meter från fartygssidan. Detonationen hördes tydligt i Råå hamn. Dålig sikt med dimbankar rådde. De 2 ombordvarande gick omedelbart i livbåten akterut och beräknas fartyget ha sjunkit inom 3 minuter. Innan dess observerades att lastrummets skärstock avbrutits och att motorrummet akterut omedelbart vattenfyllts. Fartyget är av trä och på 28 brton med en 32 hkr motor, vägande omkring 2 ton. Senaste magnetminesvepning verkställdes den 18 ds av lederna till Kopparverkshamnen och Råå hamn samt områdessvepning. Det kan möjligen tänkas att annan mina än magnetmina åstadkommit sprängningen. Dykarundersökning avses verkställas så snart ske kan.

Malmö 20.1.43
A.G.Mörner
Chef för Öresunds Marindistrikt

SKNEIII 252

Skeppare Weberg i brev till SKN 25.1.43

Undertecknad, befh och huvudredare för motorseglaren Asta av Ven, får härmed vördsamt meddela att fartyget ifråga totalförliste genom minexplosion onsdagen den 20 januari 1943 på resa med cementlast mellan Limhamn och Hälsingborg, och anhåller härmed om utbetalande av färsäkringsbeloppet, kr 6000:-, enligt krigsförsäkringsbrev nr 38631, samt ersättning till mig och bästemannen Carl Jönsson för förlorade effekter

ASTA 20.1.43

enligt bifogade specifikation. Då fartyget är under 20 nettoregisterton är detsamma icke inregistrerat hos Kungl KK, och då varken jag eller bästemannen skadades vid olyckan är någon sjöförklaring icke erfordelig, men vill jag härmed lämna följande upplsyningar om förlisningen.
Kl 4 på morgonen den 20 ds påbörjades resan från Limhamn och rådde då disigt väder men var det för övrigt fint väder. Under hela resan framdrevs fartygetxx med motorn. Strömmen var hård emot. Kl 10.20 inträffade en minexplosition omedelbart intill fgartygets STB-sida så att fartyget blev läck och sjönk nästan genast. Positionen var då c:a 1,5´W Råå fyr. Bästemannen och jag räddade oss i fartygets livbåt och blevo senare upptagna av en fiskebåt och landsatta i Råå hamn. Då olyckan inträffade så hastigt var det uteslutet att kunna rädda några av våra eller fartygets inventarier eller andra tillhörigheter.

Hälsingborg, Stampgatan 15, den 15 januari 1943
Tel 18692 T.Weberg

Att förestående är med verkliga förhållandet överensstämmande intygas under edlig förpliktelse.

Carl Jönsson
Bästeman
Brommagatan 19, Hälsingborg.

Assurans

SKN utbetalat kr 6000:- till Weberg för totalförlust den 11.2.43
Den 10.6.43 fick SKN proveny på 25:- för Astas jolle (livbåt) som Weberg inköpt för 35 kr för egen räkning gwnom förmedling av AB Hillerström & Co i Limhamn.
Vid förlisningen förlorade Weberg ägodelar för 1395:- vilket ersattes av SKN med 675:- medan bästeman förlorat för 905 kr och fick endast 300:- Webersg tagit upp kläder, skor, kojkläder, ett sticktäcke, 2 huvudkuddar, handdukar, spegel, rakdon, madrass med underdyna, 2 filtar mm samt en cykel värd 200:- Av derasx sammanlagda förlust på 2300 kr ersatte SKN alltså endast 975 kr.

Egna noteringar Vraket nersprängt juli 1943

Asta gick i sällskap med 2 andra cementskutor av samma storlek. Asta gick först,.och hade kommit c:a 800 meter från land mellan Råå och Kopparverkshamnen då explosionen inträffade omedelbart akter om den tungt lastade jakten. En 20 meter hög vattenkupol reste sig ur havet, husen i Råå skakade i sina grundvalar och en liten fiskebåt från Råå med 2 man i närheten höll på att kantra i svallvågorna. Med intryckt botten sjönk Asta med aktern före inom 2 minuter med halva masten över ytan. De 2 ombord hann lämpa livbåten i sjön och hoppa i den. Den var nästan vattenfylld men Råfiskebåten var

ASTA 20.1.43

snabbt på platsen och tog upp dem. Det var fint väder och Weberg tyckte inte att det var något att orda om. Han tog det hela lugnt som en filbunke och påpekade för journalisten från SSD att att " man kan råka ut för olyckor på land också. Huvudsaken är väl att man lever." Båda var maaxaaakadadaxaxh oskadade och överfördes till en vedettbåt som gick in till Råå. Bästeman Jönsson vikarierade endast för den inkallade ordinarie bästemannen. En grönmålad vraklysboj med en grön blixt varannan sekund utlades SW vraket som visserligen inte låg i allmän farled men son var till stort hinder för drivgarnsfisket. Cementlasten stelnade snabbt till en enda stor betongklump. Den 20.3 begärde Råå Fiskareförening att vraket snarast skulle bortröjas. Den 13.6 meddelades att Regeringen beviljat 3200 kr för bortröjningen vilken beräknades kosta 4500:- 1200 bidrog Lotsstyrelsen med. I juli 43 bortsprängdes vraket av Väg- & vattenbyggnadsstyrelsen till 13 meters djup.

Historik

Motorjakt på 28 brton byggd 1901 av ek och furu.. L 12,4 B 4,8 66 ton dw Oregistrerad. Ägd och förd av skeppare Thure Weberg på Ven, som i juni 42 inköpt Asta från Adolf Bengtsson, Ven. Den 17.4.40 föll bästemanen överbord och drunknade då Asta var på resa Hälsingborg-Limhamn. Hade gått i cementtrafik för Svenska Cementförsäljnings AB i Malmö i 9 år. Asta tog sommartid tre och vintertid en last i veckan.

FG 8 WESTA 20.1.43

MINA EXPLODERADE I TRÅLEN I KATTEGATT - 4 MAN PÅ FLOTTE I 9 TIMMAR

Rapport

Assurerad i SKN för 12500 kr mot krigsfara för kasko & inventarier.
Minsprängd , läck och sjönk ons 20.1.43 kl 10 fm under trålfiske vid Stora Middelgrund i Kattegatt, lat N 56 34,6′- long O 12 15,0′
Vindstilla, ingen sjöhävning, disig luft. Ingen skadad.

Besättning

Skeppare/Ägare Erik Manfred Mårtensson, Skrea Strand,Falkenberg,15.12.01
Delägare, fiskaren Bror Mårtensson,Strandstugvägen, Falkenberg,23.4.07
Delägare, fiskaren Oscar Jönsson, Sandslätt 1, Falkenberg, 23.7.01
Delägare fiskaren John Jönsson, -"- -"- 27.2.96 (BRÖDER)
Alla 4 födda i Falkenberg.

Rapport

Gick ut från Falkenberg tis 19.1.43 till fiskeplatsen vid Stora Middelgrund och börjat tråla där kl 08 påc:a 50 meters djup.Trålningen pågått oavbrutet till onsdag fm utan att något anmärkningsvärt inträffat.
Strax före kl 10 f. ons 20.1 hakade plötsligt trålen fast i botten varvid ena tråltåget brast mellan tråldörren och trålen. Propellern ställdes genast på centrum och inhalning av trålen påbörjades. När tråldörrarna halats in på däck och c:a 40 famnar tråltåg återstod att hala in innan trålen skulle komma upp till ytan (trålen var således icke lyft från botten) inträffade en våldsam explosion under ytan några meter för om fartyget med ett mycket stort vattenuppkast.Westa skakades våldsamt,lyftes från vattnet och började genast ta in vatten i nåten.Länspumpning igångsattes genast och pågick utan avbrott i c:a en och en halv timme då fartyget låg i marvatten och måste överges. De 4 ombv gick över på en flotte som under tiden sammansurrats av virke och 2 tomma tjärfat. Inga tillhörigheter kunde medföras. Kort därpå sjönk Westa. Efter ungefär 2 timmar sikatdes ett fartyg på 1 ′avstånd men trots ivriga viftningar med em flagga och högs rop lyckade vi inte bli observerade. Kl 20 syntes ett annat fartyg närma sig. Genom att tända på fotogendränkt trassel, som medförts, lyckades det oss att bli observerade. Ångaren visade sig vara "Anna-Lisa Christophersen" av Flensburg, förd av kapten Jens Hansen.Hon satte ut en livbåt ,tog oss ombord och gav oss all möjlig hjälp.och vård. Vid midnatt natten till 21.1 satteägarens befh oss ombord på Vorpostenboot nr 1921 där vi även blev synnerligen väl omhändertagna. Kl 09 sattes vi iland i Helsingör och blev genom svenske konsulns försorg hemsända med e.m-färjan till Hälsingborg.Strax efter kl 20 anlände vi med tåg till Falkenberg. Westa sjönk på ett vattendjup av c:a 50 meter.

Falkenberg 26.1.43

E.Mårtensson

FG 8 WESTA 20.1.43

Sjöförklaring i Halmstad 5.2.43 kl 10

Sakkunniga: Ombudsman Joh.W.ANdersson & sjökapten Fredrik Nilsson.

1) Hade befh ngn vetskap om ev minfara vid Stora Middelgrund?
2) Hölls utkik även under inhalning av trålen?
3) Fanns någon skeppsbåt ombord??
4) Kan ngn upplysning lämnas om vad som förorsakade explosionen?
5) Observerades att båten sjönk?

Erik Mårtensson: Själv stått till rors och hållit utkik.Båten så liten att någon särskild utkiksman inte ansetts nödvändig. De övriga var upptagna av fisket. Inte känt till ngn minfara vid Middelgrund.Ingen ens misstänkte att det kunde vara en mina i trålen. Ej ovanligt att en trål hakar upp sig på något på botten. Allas uppmärksamhet var riktad på trålen under inhalningen. Det fanns ingen skeppsbåt ombord. Minan måste ha varit förankrad.Befh på Vorpostenboot 1921 sagt att de jämförelsevis ringa skadorna på båten vid explosinen talade för en magnetmina. Då Mårtensson invänt att Westa varit av trä hade tysken svarat att det inte behövts mer än en kättingbit för att dra minan mot båten och att de elektriska belysningsanordningarna ombord kunde tänkas ha bragt minan att explodera. Båten övergavs först då det var absolut nödvändigt. Westa sågs sjunka med aktern före 15-20 minuter efter det hon övergivits. De andra 3 fiskarna vitsordat rapporten.

KKÅ Memorial 14.4.43

Minsprängning i fartygets omedelbara närhet under trålfiske.

Ex officio Bo Bergström

SKNEIII vol 252

Schwedisches Konsulat
Helsingör

Helsingör 21.1.43

Betrifft: Schwedischer Fischkutter Vestar

Vorgang: Ohne.

Der Schwedische Fischkutter Vestar befand sich gestern den 20.1.43 in der nähe von Grossem Middelgrund,position 56 34,6 N - 12 15' Ost, beim fischen.Um 10 Uhr hat derselbe in sein Fischnetz eine Mine bekommen,welche beim einziehen zur explosion gebracht würde. Das Fischerboot ist so stark beschädigt worden,dass es innerhalb e in und einhalber Stunde mit der gesamten Ausrüstung untergegangen ist. Die Bordbesatzung, bestehend aus einem Schiffsführer und 3 Mann wurde unverletzt nach 8 Stunden von dem Deutschen Dampfer Anna Lisa Christophersen aus Flensburg gerettet. Der Führer des Deutschen

FG 8 WESTA 20.1.43

Dampfers war der Kapitän Jens Hansen. In der nacht um 12 Uhr sind die Leute an das Wachschiff Vorpostenboot "1921" übergegeben und sind von dem Versetzkutter "Schlu. 1" nach Helsingör gebrcht worden. Nach freigabe durch die Abwehstelle, sind die Leute dem Schwedischen Konsul zwecks weitertransport nach Schweden übergeben.

In vertretung
Gehrke
Ob.leutnant M.A und
Hafenkapitän i B.

Stämpel
H______
21 jan 1943
Polisen Hälsingborg
Inresan

Stämpel
Udreist den
21.1.43
Helsingör
Passkontrollen

Assurans

SKN 1.2.43 utbetalat kr 12500:- för totalförlust

UDHP 80c 3518

Samma brev som ovan samt följande bilaga:

MINDETONATION AUF DEN SCHWED.FISCHKUTTER VESTAR

Wo? Im Grossen Middelgrund, N. 56 34,6′- O. 12 15,0′
Wann? Am 20.1.43 um 10.00 Uhr.
Wie? Die Mine wurde durch das Fischnetz gehoben und kam beim einziehen des Netzes zu explosion.
Grösse? 7,76 reg.tonnen.
26 bruttoreg.tonnen.
45 fuss länge, 17,5 fuss breite, 7 fuss tiefgang
50 PS Munktellmotor. Das Fahzeug ist aus Holz gebaut.
Führer des Kutters: Erik Mortensson, geb.15.12.01 in Falkenberg, Schweden
Wohnhaft in Strandstuvägen, Falkenberg.
Oscar Jönsson, 23.7.01 Falkenberg
Wohnhaft Sandslätt II, Falkenberg
John Jönsson, 27.2.96 Falkenberg
Wohnhaft in Sandslätt II, Falkenberg.

(Föregående 2 tyska rapporter översändes till UD 22.1.43 av beskickningen i Köpenhamn.)

Eget

Satt 8 timmar med benen i vattnet

Den flotte som i all hast surrats ihop av 2 tomma tjärfat, 2 tomlådor, gaffeln och bommen var inte bärkraftigare än att männen fick sitta med benen i vattnet. Vinden var isande kall och männen var mycket medtagna då de vid 20-tiden fick se ljusen från en ångare och tände sitt trasselbloss som blev observerat i mörkret. De var så nerkylda att de måste hissas ombord på det tyska fartyget med linor. De fick Schnaps, smörgåasr,

FG 8 HESTA 20.1.43

varm soppa och masserades i varma filtar. De skulle knappast ha klarat hela natten på den provisoriska flotten, så räddningen kom i elfte timmen.

Historik

Motorfiskebåt på 26 brton byggd 1934 vid O.V.Olssons båtbyggeri i Falkenberg av ek och furu. L 13,6 B 4,9 Ägd ett partrederi i Falkenberg med besättningen som delägare. (Se sid 1) 50 hkr June-Munktellmotor. Försäkrad för endast 12500:- men värd minst 20.000:- plus 6000:- för redskapen. Oregistrerad.

NEVA 22.1.43

KAPTEN FUMLANDE MED STRUMPORNA PÅ KOJKANTEN:" VAR TOG DEN ;STUERT?" AV 21 MAN ÖVERLEVDE BARA STUERT OCH EN MATROS.

Matros G.E.Hammarstrands berättelse beträffande ss Nevas förlisning Avgiven inför vicekonsul W.Lindsay-Carlow på vicekonsulatet i Glasgow den 17.3.43 .

G.E.Hammarstrand, f. 25.11.15 i Rya församling,Kristianstads län,kyrkoskriven i Västra Sallerups församling,Malmöhus Län. Inskriven vid Landskrona sjömanshus under nr 101.

Hammarstrand meddelade att han påmönstrade ss Neva i Cardiff den 15.10.42 som matros.Efter intagen kollast avgick Neva från Barry Dock 15.1.43,anlöpte Loch Ewe tis 19.1 c:a kl 16. Under de följande 2 dagarna av resan rådde det relativt bra väder,men blåste sedan upp till storm. Fartyget låg bi under stormigt väder i c:a 12 timmar, från torsdag middag 21.1 till midnatt, då fartyget åter lades på rätta kursen.Vädret hade då förbättrats något men var dock forfarande hårt. Kursen hölls därefter hela tiden till omkring kl 05 fredag 22.1 då fartyget blev torpederat.Hammarstrand hade lämnat vakten kl 02 och gick omedelbart till kojs samt sov då torpederingen skedde. Han vaknade upp med en känsla att något inträffat och tyckte att fartyget stod stilla. Han förstod genast att någon olycka inträffat och rusade med en gång upp på poopdäck. Han var i det närmaste fullt påklädd och var iförd livbälte. Uppkommen på poopdäck såg han först efter om flotten fanns kvar, men upptäckte att såväl 4ans lucka som skärstockar och flotten ,som stått på luckan, santliga voro totalt försvunna. Han kunde inte ta sig midskepps på grund av det myckna vattnet som stod på akterdäcket,utan såg då att det inte återstod annat än atthoppa överbord,vilket han gjorde efter att först ha blåst upp sitt livbälte.Det var ytterligare 4 man på poopen vilka hade rusat upp från skansen på samma gång som Hammarstrand. Dessa män voro donkeyman,lättmatros Muruste,. eldare Kaelep och lämpare Poole. Donkeyman sprang över till BB sida och tog en livboj,därefter syntes han ej mera. Muruste såg Hammarstrand inte heller mera än den korta tid han stod på poopdäck. Eldaren och lämparen hade däreot hoppat i sjön och Hammarstrand hörde deras rop på hjälp sedan de kommit i vattnet. Hammarstrand simmade ett stycke och fick då tag i ett par luckor.Vid detta tillfälle såg han att Kaelep låg och flöt på någor föremål.Hammarstrand frågade Kaelep om det var en flotte han hade och fick till svar:" ja." Hammarstrand släppte då luckorna och simmade över till Kaelep för att komma upp på flotten, men det ~~xisadexsig~~ visade sig att det inte var någon flotte utan endast en potatislår. Efter en kort stund slog en sjö bort Hammarstrand men han simmade tillbaka till samma lår igen. Kaelep låg då fortfarande kvar på låren, men efter en kort stund slog en sjö bort dem båda. De kommo upp på låren igen men

NEVA 22.1.43

en sjö kom och slog bort Kaelep som därefter försvann. Efter denna tid hade Hammarstrand ingen aning om vad som skedde, inte ens vid själva räddningen, utan kom till fullt medvetande först sedan han tagits ombord i det räddande fartyget. - Hammarstrand hade, då han stod på poopdäck, sett en man midskepps på båtdäck som stod och morserade med en ficklampa, dock var det omöjligt att se vem denne var. Utöver denne man och de 4 på poopdäck hade H. ej sett någon av de övriga ombordvarande sedan han lämnat vakten kl 02.BB livbåt hade försvunnit vid torpederingen.STB båt hängde kvar i dävertarna när han hoppad överbord, men han kunde i mörkret ej se om någon höll på med sjösättningen av denna stb båt. Hammarstrand hade sett fartyget sjunka då han låg i vattnet och bedömde att 3-4 minuter förflutit från explosionen til det fartyget sjönk. Hammarstrand meddelade att han ansåg att Nevas livräddningsutrustning varit i gott skick, och inga bristfälligheter hade synts råda vid de vanligt företagna livbåtsövningarna. Hammarstrand förklarade att han ej hade mer att tillägga.

Glasgow den 17.3.43

stäpleh.
Sign. Gunnar Hammarstrand

för W.Lindsay-Carlow
Konsul

Ovanstående avskrift översändes av J.Setterwall, UD, 7.4.43, till herr sekr. M.Möller, KK, med följebrevet märkt "Förtroligt".
"Innehållet överensstämmer i allt väsentligt med vad som framkommit vid det i Reykjavik tidigare anställda förhöret med Hammarstrand."

AB Transmarin, Hälsingborg, 29.1.43 till KK, Sjöfartsbyrån

Ångaren Neva, reg.nr 7408

Vi beklaga härmed nödgas meddela, att rubr. fartyg på resa från Storbritannien till Island efter torpedering gått förlorat den 22 ds. Av den till 21 man uppgående besättningen ha tyvärr 19 man omkommit, varav 5 svenskar. Besättningslistan bifogas.

Hälsingborg 29 jan. 43
AB Transmarin
Sven Redig

Kungl. UD
Ersättningsbyrån

Stockholm 11.2.43
Förtroligt

Herr Notarien Möller
Sjöfartsbyrån, KK, Sthlm.

Ang. förolyckade
ss Neva
R19 D/ 312

Herr Notarie,

Härmed har jag äran meddela, att beskickningen i Reykjavik numera anordna sjöförhör ang. ångf. Nevas förlisning. Rörande vad som därvid förekommit

NEVA · 22.1.43

har följande upplysningar lämnats genom beskickningen i London?
En trålare (eskortfartyg),som befunnit sig i närheten av Neva,hade upptagit steward Axel Åklundh och matrosen Gunnar Hammarstrand.Åklundh hade påträffats ensam på en flotte,medan Hammarstrand flutit omkring på en potatislår. Hammarstrand underginge f.n. sjukhusbehandling fören venerisk åkomma.Eljest befunne sig bägge sjömännen vid god hälsa. Det anses sannolikt att torpedering förelegat.Hårt väder hade varit rådande vid förlisningen, som ägde rum 19.1 omkring kl 05, en och en halv dagsresa från Reykjavik. När olyckan inträffade sprängdes aktre lastluckan och toppen på aktermasten försvann. Belsyningen var då ännu på. Under befäl av 2e styrman Lindahl skulle 4 eller 5 man ha lyckats lämna fartyget i STB livbåt. Däremot hade BB livbåt vattenfyllts varjämte akterflotten skadats med påföljd att bägge blivit oanväddbara. Fartyget fick BB slagsida och sjönk omkring 5 minuter efter olyckan. Vad befh angår synes denne icke ha lämnat kommandohytten och Ie styrman torde ha befunnit sigpå bryggan.Man tror att 19 man, däribland 5 svenskar, omkommit.De räddade torde inom kort komma att begiva sig till England.

Med utmärkt högaktning

J.Setterwall

För förtrolig kännedom översände Setterwall 23.2.43 till Möller,KK, en avskrift av följande vittnesmål inför vicekonsulatet i Glasgow:

Stuert Axel Åklundhs vittnesmål

The convoy hove to thursday noon on account of bad weather. On thursday midnight we again resumed our course. I was up at 4 o'clock in the morning and we were again on course for Iceland, and I went back to bed.Shortly after (5 o'clock) the ship was torpedoed in no 4 hatch and I found out later that no 4 hatch as well as the mast and hatchbeams were blown clear out of the ship. I put on my lifejacket and walked trough the saloon up to captain Ahlström. He asked me where she was struck, and of course I did not know, so I went out on deck and seeing that the port lifeboat was smashed up and the ship was settling down on the stern with a port list, I went back to captain Ahlström and he told me to take some spirits to the lifebao and he also gave me his confidential papers. When Icame out on deck again, I realised the hopelessness of the situation as the stb lifeboat was also away with a bumber of the crew in it,so I left the bottles out on deck and went back to captain Ahlström who was still in his cabin and gave him back his confidential papers and I said:" Captain, it is time we go now." - He answered:" All-right,steward," and Iwentout before him and I never saw him again. Coming out on deck I met the chief officer the chief engineer and the cook, and I spoke to the cook and said:" come,

NEVA 22.1.43

let us try to get up to teh forward raft", but the cook never came at all, and I only got as far asthe forward part of the bridge.The ship was sinking rapidly then so I jumped overboard and I at once came up to the surface, but as the ship went down I was dragged down by the suction.At last,when comin to the surface again,the ship was gone but I saw one of the rafts coming towards me. I got up on it and when I came to I heardcries for help around me in the water and I joined in the cries. I could see 2 other lights over and above the light which my raft was showing.My raft was drifting rapidly away from the lights and nearly 2 hours later I sighted an escort vessel.Owing to the very heavy seas it waswith great difficulty Iwas taken board.

HEMLIG

Sjöförhör i Reykjavik ,dels 30.1.43 på konsulatet,dels 2.2 på Laugarnes sjukhus, av generalkonsul Otto Johansson

Lördagen 23.1.43 kl.15 anlände till Reykjavik ombord på H.M.S trawler Cape Portland två besättningsmän från ss Neva av Hälsingborg som krigsförlist på resa England-Island i konvoj med last av 2100 ton kol,nämligen chefsstewarden Axel Åklundh och matrosen Gunnar Hammarstrand. Då ingen av fartygets befäl synes ha räddats har KK enligt § 320 Sjölagen förordnat att sjöförhör skulle hållas i Reykjavik med de båda räddade. Med anledning härav har Åklundh och Hammarstrand kallats att denna dag inställa sig å generalkonsulatet .Hammarstrand, som intagits på ett av de amerikanska militärsjukhusen,hade emellertid av sjukhusmyndigheterna icke tillåtits att infinna sig,trots att hans tillstånd i och för sig icke hade bort utgöra något hinder härför.Såsom sakkunniga hade tillkallats befh å det i Hafnarfjördur liggande svenska ss Sverre Nergaard,Torsten Gustaf Karth, och härvarande representant för Nortraship , sjökapten Oscar Matthias Jansen. Särskilt tillfrågad meddelade Åklundh att vore född 16.12.01, hemmahörande i Åhus,varit till sjöss sedan 1918 och avlagt styrmansexamen 1924.

Härefter berättade Steward Åklundh

Neva lämnade, såvitt han kan erinra sig, Loch Ewe tisdage.m. 19.1 i en konvoj bestående av 7-8 fartyg,däribland ss Disa av Stockholm som gick på BB sida om Neva.Vädret var gott men under andra resdagen uppstod hög sjö med låringsvind. Vid middagstid på torsdagen 21.1 hade konvojen fått order att ligga bi.Enligt vad Åklundh säger sig ha erfarit av chefen för konvojeskorten skulle anledningen härtill ha varit att ett av de mindre fartygen hade fått ettpar luckor inslgna av sjön och därigenom fördröjts. Vid midnattstid på torsdagen hade emellertid konvojen återtagit sin kurs. Stormen var fortfarande hård men sikten var god. Det var fullmåne och molntäcket var inte tjockare än att månskenet kunde tränga igenom. Åklundh hade

NEVA 22.1.43

varit uppe ett ögonblick, gick åter till kojs,men steg åter upp,möjligen vid 04-tiden för att ge akt på sinaköksutensilier så attde inte skulle sönderslås. Han gick strax åter till kojs och somnade, men väcktes vid 05-tiden av att nånting inträffat. Han trodde närmast att det varit en kollision. Hande inte hört någon explosion,inte känt någon häftig skakning i fartyget och hans tillhörigheter hade funnits kvarpå sina platser.Han steg emellertid upp ,tagit på sig kläder,ändrat sig och tagit av kavajen och satt på sig en tröja under kavajen samt livbältet.Detta senarehade han gjort emedan han förmärkt att fartygets BB slagsida,förorsakad av vindtrycket, hade märkbart tilltagit. Åklundh hade så skyndat från sin hytt, belägen å huvuddäcket,genom salongen upp till kaptens hytt som låg på båtdäcket.Anledningen härtill var dels att han ämnat fråga befh om denne behövde någon hjälp,dels emedan detta varit bästa vägen upp till livbåtarna. Han fann kapten Ahlström sysselsatt med att ta på sigytterkläderna. Han hade frågat Åklundh, så fort denne kommit in i hytten, :" Var tog den, stuert?" eller " Var träffade den?" .Kaptenen uppmanade vidare Åklunh att ta med sig skrivmaskinen.Åklundh gick emellertid ut på båtdäcket för att om möjligt bättre orientera sig om vad som skett.Han hade då iakttagit, dels att BB båt satts i sjön men var vattenfylld och att en delxav besättningen hade stått runt om dävertarna, dels att aktermastens topp ovanför vanten försvunnit,dels att akterdäckets BB-sida börjat gå under vatten. Åklundh återvände då till kaptens hytt varvid kaptenen hade anmodat honom att ta med sig "brännvinet" samt hade räckt honom sin dokumentportfölj. Åklundh hade då medtagit 4 flaskor gin och en flaska whisky samt kaptenens portfölj,men inte skrivmaskinen, och åter gått ut på båtdäck.Han hade därvid fått intrycket att han inte kunde fördela brännvinet och att situationen var hopplös,varför han lagt ner flaskorna på däcket och återvänt till kaptenens hytt,där kaptenen varit sysselsatt med att, sittande på kojkanten, ta på sig ännu ett par strumpor. Åklundh hade lämnat tillbaka kaptenens portfölj och sagt til denne att det vore tid att ge sig av.xxxxx Ljuset brann då ännu. Åklundh hade därefter åter gåttut på däck i avsikt att försöka komma fram till STB båt, som då var satt i sjön men ännu hängde i taljorna. I båten befann sig 4- 5 man och befälet fördes av 2e styrman Lindahl.Kvar på båtdäcket hade varit, förutom Åklundh, Ie styrman,Ie maskinisten och kocken. Livbåten hade till slut kommit fri från fartyget och Å hade iakttagit den 30-40' akteröver.Åklundh hade då ämnat söka sig fram till förflotten och hade uppmanat kocken att följa med,vilket denne emellertid inte gjort. Lastbommen hade emellertid förefallit Åklundh hänga ut över flotten,varför han fruktat att flotten inte skulle gå fri,och hade då valt

NEVA 22.1.43

att hoppa överbord på STB sida. Neva hade då haft stark slagsida och akterskeppet hade legat under vatten så att Åklundh stod i vatten på båtdäckets förkant om STB. Fartygets stäv låg då ännu högt.Åklundh kom under vattnet, kom upp igen,drogs ner ännu en gång och då han åter kom upp till ytan hade Neva försvunnit. Han hade då sett en flotte, som han trodde var förflotten,kpmma drivande emot sig i virvlarna som uppstått då fartyget sjönk.Han lyckades ta sig upp på flotten.Efter omkring en timme anlände H.M.S.Cape Portland som antagligen upptäckt flotten tack vare det automatiska flottljuset. Efter mycket arbete och stor fara för Åklundh hade han till sist halats ombord på trålaren.Medan han låg på flotten hört nödrop och däribland känt igen eldare Kaeleps stämma.Han hade trott att rösterna hade kommitfrån det håll där han hade sett ytterligaretvå automatiska flottljus,möjligen från ringarna på bryggan. Åklundh uppskattde tiden som förflutit frå det fartyget skadades till dess det gick till botten tillc:a 10 minuter.Ombord på trålaren hade man sagt att Neva hade sjunkit på ca 5½ minut. - Å.önskade tillägga ttt han vid samtal med chefen för eskorten erfarit av denne xxx som befann sig ombord på det förligaste eskortfartyget, och därför relativt långt avlägset från Neva, hade iakttagit explosionen och därför vänt om.

Reykjavik 30.1.43
Otto Johansson
Generalkonsul

Fortsatt sjöförhör på Laugarnes sjukhus tis 2.2.43

Med matros Gunnar Hammarstrand spm på grund av sjukdom icke kunde infinna sig på generalkonsulatet.(Bosatt i Eslöv, 4 år till sjöss)Hammarstrand berättat att Neva avgått från Loch Ewe sannolikt kl 15 tis 19.1.Förlisningen ägt rum tidigt fredag morgon 22.1.Han hade själv kommit från vakten kl 02 och gått til kojs i sin hytt i poopen. Han hade plötsligt väckts av att någonting hänt och hade fått intrycket att fartyget blivit torpederat. Han hade dock ej hört någon explosion. Ljuset hade brunnit men han hade intrycket att maskinen stannat,varför han omedelbart störtat ut ur sin hytt och upp på poopdäcket.Där såg han att aktersta luckan, på vilken en flotte hade legat,hade sprängts bort tillsammans med flotten.Lastrummet hade till stor del fyllts med vatten och även däcket var vattentäckt,varför han inte kunnat ta sig fram till STB livbåt midskepps. BB livbåt varit försvunnen och fartyget hade haft BB slagsida och hastigt gått xxxxxx ner med akterskeppet,varför Hammarstrand gått upp på poophustaket.Uppkommen där hade han funnit vattnet så högt att han endast behövt lägga sig ner och simma ut i sjön sedan han först blåst luft i sitt livbälte. Då Hammarstrand kommit upp på poopdäcket hade där före honom befunnit sig donkeymannen, eldare Kaelep, lättmatros Poole och lättmatros Muruste. Vart dessa

NEVA 22.1.43

sedan tagit vägen hade han inte kunnat se.Han hade endast sett donkeyman ta BB livboj och sedan gå över till STB-sidan.Muruste hade kxkdt inte haft något livbälte på sig. I vattnet hade han sedan hört Poole ropa på hjälp och sett Kaelep ligga fastklamrad på något som han antog kan ha varit en förut på däcket befintlig potatislår. Han hade då simmat fram till och tagit sig upp på denna lår.Den höga sjön hade ett par gånger sköljt ner dem båda från låren.De hade tagit sig upp på den igen och Hammarstrand hade ideligen signalerat med en visselpipa. Slutligen hade Kaelep på nytt spolats bort och då försvunnit. Signalerna från visselpipan hade uppfattats från trålaren Cape Portland.Från detta ögonblick kunde inte Hammarstrand klart erinra sig vad som hänt. Från trålaren hade man,enligt vad dess befh sagt honom, först kastat till honom ett livbälte om vilket Hammartrand inte tagit någon notis,och sedan en lina, vilken H. hade försökt slå om sig men utan resultat.Hammarstrand hade vid detta tillfälle redan lämnat flotten och tagit några simtag mot rrålaren.Till slut hade en hög sjö lyft upp honom i jämnhöjd med relingen så att han kunnat halas ombord. Enligt trålarbefh uppgift till Hammarstrand,som vid räddningen var mer eller mindre omtöcknad och uppförde sig mycket vilt och våldsamt,så att han måste kvarhållas, hade en timme och 20 minuter förflutit mellan explosionen och räddningen.Själv tyckte han sig inte ha varit i vattnet mer än 30 minuter. Antagligen vid 10-tiden på f.m hade Hammarstrand återkommit till klart medvetande och befunnit sig efter omständigheterna väl.Hans nuvarnade sjukhusvistelse hade förorsakats av en tidigare sjukdom som i någon mån förvärrats genom förlisningen,dock inte allvarligt. På särskild fråga meddelat Hammarstrand att xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx om torpedreingen ägt rum kl 05 skulle befälet ha förts av Ie styrman.Vakten hade i övrigt bestått av matros Karlsson,matrosMets och lättmatros Rogan. Livbåtarnas tillstånd varit gott. Livbåtsövning ägt rum före avresan från Loch Ewe.Han önskade särskilt tillägga att besättningen ej varit utrustad med livbältsljus såsom fallet är på engelska och norska fartyg.Visselpipan hade han själv förskaffat sig. Han ansåg att em torpedträff förorsakat Nevas undergång. Att han inte hört någon explosion ville han förklara ned att han sovit eller att han kanske hört smällen men glömt bort den.Någon annan uppgift angående Nevas position vid förlisningen än de ovan angivna tidsuppgifterna kunde Hammarstrand inte lämna.

Laugarnes sjukhus ,Reykjavik 2.2.43
Otto Johansson
Generalkonsul

(Original inkom KK 30.3.43)

KK memorial 16.4.43 Ej för publicering

Torpederat utan varning av okänd ubåt söder om Island

Ex officio Bo Bergström

NEVA 22.1.43

Crew list

befh på Thyra 28.2.42

+ Befh Gustaf Bertil Ahlström,Malmö,28.7.97 (Hustrun Sonja bosatt i Glasgow)
+ Ie styrman Johannes Lahesaar,Vihula,Estland, 11.11.01
+ 2e styrman Edvin Lennart Lindahl,Björkeberga gård,Sösdala,26.6.13
+ 3e styrman Karl Johannes Heinmets,Liivalaia 33/9, Tallinn,25.10.03 (est) Hustru Alide bosatt i Tallinn
+ Chief August Kopli, Nömme Suur,Pärnu, Estland, 26.11.08 (Hustru Clarissa,Pärn
+ 2e maskinist Heinrich Tamm, Narva-Jossuu,Estland, 13.5.00 (Hustru Marta,Nar
+ 3e maskinist Rudolf Vau, Narva-Jossuu, -"-, 3.10.17 (Moder Anette,Narva)
* Stuert Axel Einfred Åklundh,Åhus, 16.1201 (Gift i Cardiff med Audrey Åklundh Morlias Street, Roath,Cardiff)
○ Kock Antonio Norberto ,Funchal,Madeira, 20.4.01 (Portugis) HustruAlice Norberto, 173 Warren Avenue,Pawlucket,Rhode Island,USA
+ Mässuppassare Peter Roberts, Carters Rough Cottage,Groby, Leicester,England f. 12.11 21 Moder Katherine R.
○ Matros Gunnar Emil Hammarstrand,Eslöv, 25.11.15
+ Matros Julius Mets, 20.12 96 - ingen anhörig, Estländare.
+ Matros Alf Einar Karlsson, 22.3.17, syster i Göteborg (Fru Elin Svensson, Vindragaregatan 11, Gtbg.
+ Lättmatros Arvo Muruste, Laha Palmse, Estland, 9.9.97 (Mrs Elvina M,Laha) Palmse
+ Lättmatros Erich Leonrad Oispuu, Viiri,Dagö, Estland, 25.1.14
+ Lättmatros Gerald Rogan, 32 Carrington Street ,Sheffield,23.5.12 (Mrs Betty Rogan)
+ Donkeyman Otto Albin Petterson, 18.2.97 (Svåger i Hälsingborg,Herman Anderss Karl Krooksgatan 35)
+ Eldare Johan Arthur Skoglund, 17.10.18 (Fader: snickare Johan Skoglund, Sörljusne 14, Ljusne)
+ Eldare Meinhard Meerents,Orajöe, Estland, 3.8.11 (Mr Andres M. Orajöe)
○ Eldare August Kaelep, 27.1.14 (Gift syster i Pärnu, Estland)
+ Lämpare Geoffrey Poole, 43 Ponionby, Auckland, New Zealand.14.11.22 (Moder mrs Ruby Poole, Auckland)

Matros Hammarstrand berättar för Terje Fredh

T.Fredh: Utanför Spärren (Lysekil 1981):

Matros Gunnar Hammarstrand, Malmö: Det var den 22.1 43 som Neva torpederades i storm och mörker. Jag sov och hörde inte smällen när torpeden träffade i 4ans lastrum. Jag blev hårdhänt väckt när Neva tog in vatten. Vi var några man som stod på poopen när Neva började sjunka.Det var matros Karlsson från Öckerö, en newzealändare, en svesnl eldare och jag.När jag försökte ta mig upp på pooptaket slogs jag ner av en våg. Livbältet höll mig uppenär jag kom i vattnet.Jag såg ingenting i mörkret och försökte först få tag på ett tomfat som drev intill mig men fatet rullade bara undan. Vågorna var höga och mina ben började domna. " Jag är 27 år och än finns det mycket attleva för," tänkte jag.Neva hade gått sist i komvojen och som eskort efter kom en trålare.Den hade sett ett blått sken när torpeden

NEVA 22.1.43

exploderade. När trålaren kom fram hade Neva sjunkit och inga överlevande stod att finna. Efter en kort stund hittade trålaren en flotte på vilken låg stuert Axel Åklundh från Åhus.Trålaren cirklade runt men såg inga mer av de 21 på Neva.Under tiden försökte jag få tag på en planka och en låda utan att lyckas.Jag såg en av de estniska besättningsmännen driva runt på en potatislår och mätte 1½x1½ meter c:a. Efter några minuter kände jag en arm runt mitt huvud.Det var den estländske eldaren som krampaktigt grep tag i mig. Vi drogs under vatnnet flera gånger innan jag lyckades slita mig loss Jag frös ohyggligt,hela kroppen värkte. Med en sista viljeanstängning lyckades jag få mina händer att dra upp visselpipan ur bröstfickan. Jag blåste några gånger.Innan dess hade jag hört den unge mässuppassaren Peeters ropa på hjälp, rop av skräck som var hemska att höra.Jag visste att Peeter inte kunde simma. Jag såg honom dock aldrig. Ombord på trålaren hade det tunna ljudet från visselpipan uppfattats, och trålaren körde mot det håll varifrån ljudet kommit. Ett försök att få tag på migmed en båtshake misslyckades varför en lina kastades ner som jag lyckades trassla runt kroppen.Halvvägs upp till trålarens däck gick knopen upp och jag föll tillbaka i vattnet. Samma procedur upprepades och nu lyckades jag komma upp. Efter några minuter på däck reste jag mig och rusade mot relingen för att åter kasta mig i vattnet. I sista stund fick besättningen tag i mig. Jag var så svårt chockad. De skar av mig kläderna, satte på mig torra kläder,band mina händer och fötter så att jag inte kunde göra något nytt försök att hoppa överbord. Jag fördes ner under däck där jag förlorade medvetandet,för att vakna och börja slå vilt omkring mig.Jag hörde någon i sömnen som ropade.När jag vaknade förstod det att det var mina egna rop jag hört. Sedan föll jag i dvala igen och sov tils middag. När jag vaknade tyckte jag att jag såg in i en stor tratt och i ena änden flög en massa vingar som tonade bort i oändligheten.När jag vaknade upp på riktigt satt den norske skepparen på kojkanten ochberättade att han plockat upp mig och att jag troligen legat i vattnet i 1½ timme. Själv tror jag inte det kan ha varitmerän en dryg halvtimme. ag fick ett glas konjak och en mugg soppa. Livet började sakta återvända under fruktansvärda smärtor. Nerkylda lemmar som tinas upp i värme är något som inte går att med ord beskriva.Efter en stund kom stuert Åklundh till mig.När jag frågade var de andra var fick jag undvikande svar. Till sist stod det klart att han och jag var de enda som överlevt. I Reykjavik fördes jag till ett militärsjukhus där jag låg i 6 veckor innan jag gick till konsulatet. Jag kunde få åka som passagerare till England med norska ss Vega. I samma konvoj gick en dansk båt som sänktes med man ochallt. IEngland mönstrade jag på Axel Johnsson,senare gick jag i Libertybåtar. Hammarstrand var den 17.8.42 på norska ms Triton som torpederades i konvoj

NEVA 22.1.43

på resa Freetwn- Belfast utanför västafrika. En livbåt var allt Triton fick ut för de 43 ombv. Hammarstrand hoppade som siste man. När han hängde spygattet stod skeppshunden Topsy och tittade bedjande på honom, men H. måst hoppa och hunden följde med Triton i djupet. Englska ss Baron Dunmore tog upp besättningen som landsattes i Loch Ewe

---

UDHP80c 3518

Ch.telegram London till UD 23.1.43 kl 15.55

117 enligt obekräftat rykte har Neva sänkts på väg Island 22 januari stop Besättningens öde ovisst. Återkommer =Sw. minister

Dito 25.1.43 kl 18

121 Admiralty meddelat Neva torpederats 22 kl 06.00 vårt 117. Enligt meddelande Agenterna har 2 överlevande matros Gunnar Hammarstrand född 25 nov 1915 adress fru Margareta Hammarstrand Eslöv samt stewarden Axel Einfrid Aaklunh född 16 dec 1901 hustrun bosatt Glasgow landsatts Reykjavik - Inga andra överlevande kända. senaste besättn.listan sändes kurir 3 = = Swedish Minister.

Ch, telegram Washington till UD 25.1.43 kl 23

53 Was Shipping meddelat ss Neva sänkts 22 januari kl 05 GMT position lat 61 35 N - long 14 25 W. 2 räddade av brittiska fartyget Cape Portland som landsatt dem Reykjavik 23.1. 19 ombd saknas = Boström

Ch.telegram London till UD 9.2.43 kl 18.42

196 sjöförhör Neva Reykjavik mottagits följande relation: stewarden Aksel Aaklundh matros Gunnar Hammarstrand räddade av eskorterandetrålare. Den förra befann sig ensam på flottens förända, den senare på potatobox. Båda vid god hälsa. Hammarstrand på sjkukhus lindrig venerisk åkomma. Torpedering sannolik. Förlisningen skedde i hårt väder 19.1 omkring kl 05 en och en halv dagsresa från Reykjavik. Lucka 2 sprängdes, toppen aktermasten försvann belysningen då ännu tänd STB livbåt med 4 eller 5 man unde 2e styrmans befäl synes ha lämnat skibet. BB livbåt vattenfylld. Akterflotten skadad. Båda oanvändbara. Neva sjönk efter ungefär 5 minuter med BB slagsida. stop Kaptenen synes ej ha lämnat kommandobryggan. Ie styrman antagligen på bryggan. 19 man tros omkomna däribland 5 svenskar. Överlevande beräknas snart återvända UK = Swedish minister.

SKNEIII 252

AB Transmarin till SKN ,H-b 26.1.43

Ångf Neva - Krigsförsäkringspolis nr 37783

Vi hänvisa till rubricerade fartyg och beklaga att vi härmed nödgas meddela att enligt från kungl UD ingången underrättelse har detta fartyg på sin resa från Storbritannien till Island den 22 ds torpderats och sjunkit. Av den till 21 man uppgående besättn. ha tyvärr 19 man omkommit, varav 5 svensk

Högaktningsfullt

NEVA 22.1.43

Assurans

SKN utbetalat 1320000 den 16.4.43 till rederiet för totalförlust

Effekter

Matros Hammarstrand skrivit sin lista i Glasgow 6.3.43 54 pund
Stuert Åklundh skrivit sib lista i London 20.2.43 = 1890:- kr /SKN ersatt 787:50
2e maskinist Tamms dödsbo i Hungerburg,Narva- Jöesuu fick 787:50 30.10.43
3e maskinist Vaus moder i Tallinn fick 787:50 den 2.11.43
Mässuppassare Roberts mor,Catherine, fick 52 pund den 5.11.43 genom gen. konsulatet i London (Hyra, krigsrisk, effekter etc)
2e styrmans mor Hilma Lindahl i Björkeberga,Sösdala 787:50 den 20.3.43
Eldare Skoglunds mor Gerda Kristina i Sörljusne by 337:50 27.3.43
Befh änka 1800:- plus 1412:25 för instrument
Kocken Norbertos anhöriga fick 9.6.48 337:50 (Utbet.ort ej angiven)
Anhöriga i Estland till 5 omkomna inkl chiefen Kopli fick först i juli 50 sina ersättningar genom UD.

SKN totalt frma till 30.6.50 betalat ut 13349:75
I blyerts, Vinst 1270:-

Egna noteringar

SÄNKT AV U-358 ,Rolf Manke

Neva torpederades kl 06.26 CET 22.1 43 på N. 61 35'- W 14 15'av U-358, Kapitänleutnant Rolf Manke, då hon ingick i konvoj UR-59 UK- Reykjavik. Denna ubåt sänktes med man och allt (50) den 1.3.44 norr om Azorerna på N 45 46'- W 23 16'av korvetterna HMS Gould, Gore,Gorlies and Afflex med sjunkbombsmattor.

Neva, som i Barry Docks ,Bristol Channel lastat 2100 ton kol för Reykjavik,avgick från lasthamnen 15.1 och anlöpte 18.1 Loch Ewe för konvoj,till vilken hon anslöt sig på em 19.1. Konvojen avgick kl 16 den 19.1 med N kurs. Vid middagstid den 21.1 tvingats ligga bi och stäva sjön i hårt väder. Först vid midnatt återtogs kurs och formering. Neva som gick sist i konvojen, mörklagd och kämpande mot Atlantens sjöhävning träffades kl 05 den 22.1 tvärs lucka 4 av torpeden. Av lufttrycket drogs lågorna i hytternas fotogenlampor upp i jätteeldtungor ända upp i taket för att sedan slockna . Stuert Åklundh ,vilken som alla andra sov påklädd med halvt uppblåst flytväst på sig ,rusade genom salongen in i befh hytt. Kapten Ahlström satt schockskadad på kojkanten och fumlade med sina strumpor, mekaniskt upprepande :" Var tog den,stuert? Var tog den?" Åklundh krängde på sig en gensare,grep en whiskyflaska ur ett skåp och störtade med den i handen ut på båtdäck . Stormen dånade i riggen so m en jätteorgel, månskenet spred ett kallt glitter över det stormpiskade havet som redan bröt över hela akterdäcket,BB livbåt vra bortsprängd och Neva sjönk

NEVA 22.1.43

obevekligt med växande slagsida. STB båt fylld med människor höll på att firas. Steward Åklundh blev stående tryckt mot skorstenen och såg livbåten försvinna under båtdäcksnivån. Omedelbart därefter krossades den av en väldig brottsjö mot fartygssidan och försvann med man och allt. Akterifrån vällde havet in över båtdäcket. Kaptenen i salongshusets dörröppning spolades tillbaka in i dess innandöme, Åklundh kastade sig överbord och drogs ner då fartyget reste sig med förskeppet rakt upp för att sedan gå ner i djupet. I sin dödsångest kände han ingen kyla, kroppen kämpade mekaniskt för sin överlevnad. Efter en evighet bar flytvästen honom upp till ytan alldeles intill en av flottarna vars ljus vägledde honom. Tack vare flottens kalciumljus upptäcktes den kort därpå av eskorttrålaren Cape Portland, som tack bara att matros Hammarstrand blåste i en visselpipa där han kämpade för livet fastklamrad på en potatislår upptäckte och räddade även honom. 2 överlevande av 21. Båda sveptes i filtar, fick massage, whisky och hett thé. Den 23.1 landsattes de i Reykjavik.

Historik

Laståmgare på 1456 brton byggd 1928 vid Hälsingborgs varv av stål. 2390 dw L.75,4 B. 11,6 Tillhörig Red AB Transmarin (Svend Redig) i Hälsingborg. Sjösatt 12.11.27, lev. 12.1.28. Systerfartyg till Sv.Lloyds Catalonia som kölsträcktes på samma bädd efter Neva och som i febr 1934 försvann med man ochallt (20) på resa Venedig-Rouen med last av 2118 ton beck & 136 ton bunkers. Hon avgick från Venedig 1.2.34 och skulle ha bunkrat i Gibraltar. Då vrakgods drev iland i Bari måste hon ha gått under i Adriatiska havet där högsta vindstyrkan vid denna tid var 16 sek.meter. Neva, varvets bygge nr46, kölsträcktes på spekulation och såldes under byggnad till Transmarin (Berngard Ingelsson) Av raised-quarterdecktyp med back, lång brygga och poop, 2 nästan lika stora lastrum, 4 luckor, trunk mellan poop och brygga. 2 master, 4 ångwinschar. Triplemaskin på 600 ihkr. Fart på last 9 knop. Ångstyrmaskin i kappen. - Den 20.1.41 på resa i mörklagd konvoj med pitprops Gibraltar- UK, befh J.C.Sundman fick Neva maskinhaveri och lämnades ensam. Hon drev i 8 timmar redlös, ett lätt offer för ev. ubåtar, innan haveriet kunde avhjälpas och hon kom 23.1 till Lissabon som nödhamn. (Finns som separat haveri under 20.1.41) - 17.9.42 på resa Kanada- UK med trälast kolliderade neva i mörklagd konvoj i Atlanten med ss Parkhaven och fick en buckla på BB bog. Båda fortsatte i konvojen. (se 20.1.41)

(Låg fast i [illegible] i juni 40 o kunde [illegible] 20 7 40 [illegible] Huelva.)

GLAN 28.1.43 Ej krig

GRUNDSTÖTT OCH VRAK VID LANDSORT BLÄNDAD AV KUSTFÖRSVARETS STRÅLKASTARE.

Rapport.

Avgick Norrköping tors 28.1.43 destinerad till Stockholm. I barlast. Samtliga 8 lasttaknar spolade & ångade & länsade den 19.1.43.Djupg F 7′6″ - A 11′6″ 13 ombv. Grundstött kl 21.06 med c:a 5 knop 28.1.på Stångskär,Syd Landsort Vind S 4-5 Beaufort,SSO dyning,mörkt, mulen luft, disigt. Befh på bryggan. Bryggutkiken klargjorde vid tillfället för ombordtagning av lotsen.
Orsak: Bländande sken i mörkret från strålkastare å Landsorts kustförsvar åstadkom felbedömning av avståndet. Bredgrunds lysboj intagen.
Läck i förpiken och roorlastrummet. När fartyget slog mot stranden uppstod läckor i BB lasttankar,därfeter även i STB tankar. Den 29.2 bräcktes fartyget mitt av något för om midskepps och maskinrummet vattenfylldes.

Journal

Tors 28.1 14.45 avgått Norrköping under lots ledning.Lotsbyte 18.21 utanför Oxelösund. 1907lämnat lotsen vid Hävringe. I9.15 satt loggen 1-0. Kl 19.27 styrt varierande kurser.Norra Kränkan i rv 172,distans 0,5′, logg = 1,8 Kl 19.38 kompasskurs 98°,dev.-2° ,magn kurs 96°, missvisn 1° ,rv kompass 95° logg = 4′. Kl 20 kompasskurs 85°, dev -2°, magn kurs 83°, missvisn -1°,rv 82° logg = 8′. Vind Syd 4-5 Beaufort, barometer 766 mm.,temp 0°C ,mulen disig luft med sydlig sjö,SSO dyning,slingring. Kl 20.10 kopmasskurs oförändrad. Kl 20.50 kompasskurs 60°,dev -1°, magn kurs 58°, ,rv kurs 57°,logg = 17′,halat in loggen. Kl 20.50 Landsort i rv 32° .Strålkastare från land svepte över fartyget och åstadkom fullständig bländning så att strandkanten ej kunde upptäckas. Kl 21.05 styrt varierande kurser. Befh 21.05 upptäckt landkontur förut,slagit full back i maskin och beordrat hårt STB roder. Kl 21.06 törnade på Landsorts Stångskärs södra udde i mörkret,bländade av det kraftiga strålkastarljuset från Landsorts Kustförsvar. Fartyget hugger med förskeppet mot skäret och går ej av grundet trots fortsatt full back.Pejlat 6′ vatten i förpiken,7′i torrlastrummet. Klargjort för länsning av barlasten ur 1ans tankar.Påkallat uppmärksamhet med ljudstötar i tyfonen.Lotsbåten kommit långsides,fått en wire från STB låring och dragit STB akteröver under det maskinen gått full back. Efter 10 minuter fullt back släppte smörjoljepumpen p.g av fartygets slagsida och huvudmotorn måste stoppas. Kl 22.50 konstaterat läckage i Nr 1 och 2 tankar BB,senare även läck i nr 3 och 4 BB. Maskinisten meddelat att BB brännoljetank är läck. Skeppsråd hållits varvid beslöts sjösätta BB livbåt för att få förbindelse med skäret i lä av fartyget. Då sjöhävningen och slagsidan ökat beslöts att besättningen skulle lämna fartyget.Lotsbåten avhämtat några man i lovart men kunde inte fortsätta därmed. Övriga i livbåten gått iland på skäret och sedan avhämtats på dess läsida av lotsbåten.

GLAN 28.1.43

Fre 29.1 kl 01 hela besättningen iland på Landsorts fyrplats och omhändertagits av lotsarna. Rederiet underrättats. Kl 08 anlände Herakles till Landsort och befh gått ombord för bärgningskonferens,I från Herakles utsatt motorbåt bordat Glan för inspektion. Befanns att däcket spruckit något för om midskepps STB och senare på dagen även STB bordläggning.Sjöhävning omöjliggör igångsättande av bärgningen. Herakles kvarligger och avvaktar bättre väder.Besättningen under dagens lopp hämtat alla sin tillhörigheter ombord,varefter de avreste till Stockholm och inlogerades på Sjömanshemmet. Befh kvarstannar t.v på Landsort.

Lör 30.1 Herakles folk bärgat åtkomliga inventarier mm. Sjöhävningen avtagit på e.m och Herakles ankrat i lovart om Glan och bärgat STB ankare med 90 famnar kätting.Arbetet med BB ankare avbrutits av ökande sjöhävning. Herakles avgått till Nynäshamn med de bärgade inventarierna.

Sön 31.1 Befh beordrats resa till Stockholm för besättningens avmönstring och avgivande av sjöförklaring.

Maskindagboken.

Tors 28.1 kl 21.07 ringde maskintelegrafen SF varefter HSF följde 21.08. FB ringdes 21.09. Strax efter manövern verkställts kändes skakningar i fartyget. Efter order att klargöra livbåtarna stoppades maskinen. Senare kördes FB i 10 minuter tills huvudmotorns smörjoljepump släpptte och maskin måste stoppas. BB brännoljetank läck vid pejling.

Sthlm 4.2.43
E.Mattsson
Befh

Crew List

Befh Erik Simeon Mattsson, Kjellbergsgatan 3,Göteborg, 5.1.91
1e styrman Nils Olof Winell, 16.12 87
2e styrman Karl Edvardsson, 25.9.11
1e maskinist Hilding Johansson, 2.6.09
2e maskinist Erik Ahlström, 1.1.14
Stuert Ture Berggren, 20.1.99
Mässuppassare Ingvar Lindström, 25.8.26
Matros Albert Svensson, 18.3.94
Matros Jarl Moritz Helmer Eriksson, 21.9.11
Lättmatros Paul Henry Åman, 24.12 19
Lättmatros Rickard Åman, 7.2.23
1e motorman Per Karlsson, 2.6.20
1e motorman Gösta Gustavsson, 6.5.14

Sjöförklaring i Stockholm 8.2.43 kl 15

Kaskoassurerad i SÅAF,Norrlands Ass.förening & Sydsvenska Ömsesidiga Ångf.

GLAN 28.1.43 Ej krig

GRUNDSTÖTT OCH VRAK VID LANDSORT BLÄNDAD AV KUSTFÖRSVARETS STRÅLKASTARE.

Rapport.

Avgick Norrköping tors 28.1.43 destinerad till Stockholm. I barlast. Samtl 8 lasttaknar spolade & ångade & länsade den 19.1.43.Djupg F 7′6″ - A 11′6″ 13 ombv. Grundstött kl 21.06 med c:a 5 knop 28.1.på Stångskär,Syd Landsor Vind S 4-5 Beaufort,SSO dyning,mörkt, mulen luft, disigt. Befh på bryggan. Bryggutkiken klargjorde vid tillfället för ombordtagning av lotsen. Orsak: Bländande sken i mörkret från strålkastare å Landsorts kustförsvar åstadkom felbedömning av avståndet. Bredgrunds lysboj intagen. Läck i förpiken och roorlastrummet. När fartyget slog mot stranden uppstod läckor i BB lasttankar,därfeter även i STB tankar. Den 29.2 bräcktes farty mitt av något för om midskepps och maskinrummet vattenfylldes.

Journal

Tors 28.1 14.45 avgått Norrköping under lots ledning.Lotsbyte 18.21 utanfö Oxelösund. 1907lämnat lotsen vid Hävringe. I9.15 satt loggen 1-0. Kl 19. styrt varierande kurser.Norra Kränkan i rv 172,distans 0,5′, logg = 1,8 Kl 19.38 kompasskurs 98°,dev.-2° ,magn kurs 96°, missvisn 1° ,rv kompass 95° logg = 4′. Kl 20 kompasskurs 85°, dev -2°, magn kurs 83°, missvisn -1°,rv 82° logg = 8′. Vind Syd 4-5 Beaufort, barometer 766 mm,temp 0° C ,mulen disig luft med sydlig sjö,SSO dyning,slingring. Kl 20.10 kopmasskurs oförändra Kl 20.50 kompasskurs 60°,dev -1°, magn kurs 58°, ,rv kurs 57°,logg = 17′,hala in loggen. Kl 20.50 Landsort i rv 32° .Strålkastare från land svepte över fartyget och åstadkom fullständig bländning så att strandkanten ej kunde upptäckas. Kl 21.05 styrt varierande kurser. Befh 21.05 upptäckt landkor förut,slagit full back i maskin och beordrat hårt STB roder. Kl 21.06 tö på Landsorts Stångskärs södra udde i mörkret,bländade av det kraftiga strålkastarljuset från Landsorts Kustförsvar. Fartyget hugger med förske et mot skäret och går ej av grundet trots fortsatt full back.Pejlat 6′ vatten i förpiken,7′i torrlastrummet. Klargjort för länsning av barlaste ur 1ans tankar.Påkallat uppmärksamhet med ljudstötar i tyfonen.Lotsbbåte kommit långsides,fått en wire från STB låring och dragit STB akteröver under det maskinen gått full back. Efter 10 minuter fullt back släppte smörjoljepumpen p.g av fartygets slagsida och huvudmotorn måste stoppas. Kl 22.50 konstaterat läckage i Nr 1 och 2 tankar BB,senare även läck i nr 3 och 4 BB. Maskinisten meddelat att BB brännoljetank är läck. Skepps råd hållits varvid beslöts sjösätta BB livbåt för att få förbindelse mec skäret i lä av fartyget. Då sjöhävningen och slagsidan ökat beslöts att besättningen skulle lämna fartyget.Lotsbåten avhämtat några man i lovart men kunde inte fortsätta därmed. Övriga i livbåten gått iland på skäret och sedan avhämtats på dess läsida av lotsbåten.

GLAN 28.1.43

försäkringsbolaget.

För SÅAF advokat Torsten Svensson.

Sakkunniga: Anders Edgren & Ernst Perno:

1) Hur god var sikten? På vilken distans syntes Landsorts fyr?

2) Syntes inte Grankubbens, Vikstens eller Skrapans fyr när Landsort pejlats i 32°?

3) Syntes inte några ljus från Landsorts samhälle?

Befh Mattsson: Aviskten var att runda Landsort och därefter fortsätta Mysingeleden intill Stockholm,en stäcka han ofta gått. Landsorts Bredgrunds lysboj och Tilljandersknallens lysboj varit intagna. Den bländande strålkastarenstod på berget på östra sidan av udden söder om Landsorts fyr. Ingen radiopejling företagits då man närmade sig Landsort. Inte funnits möjlighet att ta en krysspejling eftersom varken ljusen från Landsorts samhälle eller Viksten,Skrapan eller någon annan fyr,med undantag av Landsort kunnat siktas, beroende på vädret och den intensivt bländande strålkastaren. Funnit strålkastarskennet besvärande från omkring 20.50,då Glan befunnit sig 2-3' från strålkastaren som inte oavbrutet,utan i ett flertal omgångar och varje gång tämligen länge,varit riktad mot Glan,som haft nationalitetsmärken tydligt målade på sidorna. Inte gått att i pauserna återhämta sig från bländningen. Kan ha bidragit till att befhinte tidigare varesblivit land att han varit upptagen av att speja efter lotsbåten. Lots skulle tas ombord vid Landsort. Vikstens och Skrapans fyrar inte synt eftr grundstötningen,förmodligen därför att de skymts av bergen iland. Maskinrumsklockan visat fel tid i relation till bryggklockan. Glan efter grundstötningen drivit upp längs strandlinjen och kluvits i 2 delar varför fartyget blivit totalförlust.

Intyg av lotsen på ss Granada: som var på ingående till Sthlm vid Landsort vid samma tid som Glan den 28.1.43:

" Härmed får jag på begäran intyga att vid avgång från ss Granada vid Landsort omkring kl 21 den 28.1.43 undertecknad blev bländad av en strålkastare och en stark morselampa som riktades mot fartyget från Landsort.Enär vid samma tillfälle m/t Glan sökte sig in vid Landsort är det sannolikt att även befh där ombord bländades av samma strålkastare och morselampa. Dalarö 3.2.43

Yngve Sjöblom

Lots

1e styrman Winell: Spanat efter lotsbåten från kommandobryggan före grundstötningen.Sikten varit c:a 3 maut.mil. Landsorts fyr hade,sedan han först iakttagit den,under en kortare tidsperiod försvunnit ur sikte p.g av siktförsämring.Inga andra fyrar synts. Strålkaatarljuset varit synnerligen irriterande.Strax före grundstötningen hade ljuset från Landsorts fyr

GLAN 28.1.43

uppåt i luften.Varseblivit landkonturen omedelbart före grundstötningen.

Matros Eriksson: Övertagit rodret kl 21.02 från lättmatros Åman. Landsorts fyr då varit minst 5 streck om BB.Av Åman tillsagts styra kompasskurs 35° . Stått inne i styrhytten och på grund av sin längd måst böja sig ner om han skulle se fyrljuset. Haft blicken fästad på kompasskivan.

Lättmatros Paul Åman: Rortörn kl 20-21. Först hållit kompasskurs 85°,därefter styrt varierande kurser varav den sista varit 35°. Innan han överlämnat rodret hade han sett Landsorts fyr som då varit en bit från BB-sidan. Från kl 21 stått på utkik,men först fått order att gå ner och hänga ut lotslejdaren. Vid detta arbete känt sig bländad av strålkastarskenet.Han hade då bort kunna se landkonturen men hade inte gjort det på grund av bländningen.

KK Memorial 15.4.43.

Orsak: Enligt såväl befh som vakthavande styrmannens utsago skall man från kommandobryggan en kvarts timme före grundstötningen ha bländats så fullständigt av strålkastarskenet från Landsorts kustfrösvar att varken de i närheten befintliga öarnas landkonturer eller något av fyrljusen Viksten, Granklubben och Skrapan kunnat siktas. Väderleksförhållandena voro dessutom ogynnsamma med disig,mindre siktbar luft ochmycket mörkt. Under sådana säregna omständigheter synes mig befh ha bort vidtaga i görligaste mån betryggande försiktighetsåtgärder. Den ur sjösäkerhetssynpunkt förnämsta av dessa hade då varit att omedelbart sakta ner farten eller stoppa maskinen,besvara morseesignalerna och icke, som nu blev fallet, framföra fartyget med full fart ända till ett par tisminuter före grundstötningen.

Ex officio
Bo Bergström

Ärendet synes mig kunna bero vid att innehållet i memorialet delgives befälhavaren. Stockholm 21.5.43

Gösta Berglund
t.f sjöåklagare

SKNEIII 253

"Rådande krigsförhållanden bära en stor del av skulden till vad som inträffat."

Utlåtande av rektor Axel Blomgren till SÅAF, Gtbg 30.12.43.

på Eder begäran om utlåtande i reubricerade grundstötöning får jag härmed anföra följande;

Mot Glans kurssättningar finnes intet att invända. De sammanlagda distansern utgöra 15,2′, varav medelfarten blir 11 knop,och efter genomlöpandetav denna totalsträcka befann sig Glan med stor sannolikhet på c:a 2½′avstånd från Stångskärs södra udde. Landsorts fyr,vars lysvidd är 18′, fick Glan sålunda

GLAN 28.1.43

icke i sikte förrän den var c:a 2½′nära,och Grankubbens fyr med en lysvidd av 12′såg man inte alls,varav följer, att sikten måste ha varit mycket dålig. Av denna orsak var även övriga fyrar bortskymda. Bredgrundets och Tiljanderskanllens lysbojar var släckta. Allt omständigheter som bort mana till den allra största försiktighet vid fartygets framförande. Landsorts Rc var antagligen satt ur funktion,eljest hade man väl långt innan fyren kom i sikte börjat med radiopejlingar. Från positionen kl 20.50 till dess land upptäcktes förut 21.05och full back slogs i maskin,under 15 minuter alltså, tillryggalades 2½′och medelfarten var sålunda 10 knop.Med denna, under rådande osiktbara väderförhållanden som det synes mig allt för höga fart,styrdes vidare från sagda position 35° på kompassen ,d.v.s ungefär rakt på Stångskär å vars södra udde Glan också slutligen hamnade. Att kursen kl 20.50 ändrades till 35° förefaller anmärkningsvärt,den ledde alldeles för nära,ja, rakt på land. Under förutsättning att positionen M (i ett sjökort som ej finns i handlingarna) var bestämd,kan inga som helst ursäkter godtagas för en sådan kurssättning,icke ens om klart väder rått. Hade sitället kursen,som styrdes till 20.50, bibehållits oförändrad så hade man kommit att passera Landsorts fyr på c:a 1′avstånd,vilket även det synes mig vara i minsta laget även vid klart väder. Nog var det oförsiktigt att efter kl 20.50,då, vid sidan av den dåliga sikten, strålkastaren började bli besvärande,fortsätta med 10 knopa fart.En kraftig nedsättning av farten, ja, t.o.m ettt försök till ankring efter verskställd lodning, hade väl unde rådande förhållanden varit naturligare. Det sägs att det starka skenet från strålkastaren bländade så att strandkonturen inte kunde iakttagas. Men även om strålkastaren icke funnits ,så hade man väl ickekunnat räkna med att i dessa omgivningar vid 21-tiden på dygnet i alutet av januari månad på betryggande avstånd få se strandlinjen. Landkonturerna i stort sett möjligen, och detta vid klart väder, men inte strandkonturen. Och för övrit bör väl inte en omsorgsfull navigering baseras på dylika förutsättningar. - Undernormala, av kriget oberörda förhållanden, hade ovan berörda omständigheter likväl visstinte behövt leda till strandning. Strålkastaren försvårade otvivelaktigt navigeringen; känt är ju ,hurusom ett även blott en kort stund uppflammande ljus kan förstöra förmågan att se i mörker. På kortare tid än ett par minuter kan denna förmåga,uppnådd kanske under timmars vistelse i mörker,helt och hållet förloras. Ju starkare skenet är och ju oftare och längre det som från en strålkastare sveper över en, desto större blir förlusten av synförmågan. Det är ett välkänt förhållande detta med strålkastare.Sjöfarande i dessa tider ha rika erfarenheter av hur irriterande och störande på navigeringen skenet från dem kan vara och i förevarande fall måste strålkastarljusets handhavande på sätt som skett antas ha varit en bidragande orsak till olyckan. Hade Tiljanderskullens och Bred-

GLAN 28.1.43

grundets lysbojar varit tända som i normala tider,så hade farmför allt den senare,även i den vid olyckstillfället till 2-3′nedsatta sikten,sannolikt kommit i sikte i tillräckligt god tid för att Glan skulle kommit på det klara med att man var på fel läge. Hade kriget inte varit,såhade bojarna varit i funktion och fyllt sin uppgift,ingen synförmågan i mörker tillintetgörande strålkastare skulle ha funnits och Glan hade sannolikt klarat sig ur knipan. Det måste därför anses att rådande krigsförhållanden bör bära en stor del av skulden till det inträffade.

Göteborg 30.12.43
Axel S.Blomgren
Rektor vid Navigationsskolan

Brev från SKN till KK Bo Bergström 20.3.45

Broder!
Ref. till dagens tel.samtal,vore jag tacksam om du vid nästkommande sammanträde i Nämnden ville föredraga Glans totalförlisning.Direktör Röhss är mycket intresserad av detta fall och ärendet bör därför föredragas vid ett sammanträde där han är närvarande.Personligen delar jag din uppfattning,som den kommit till uttryck i ditt memorial av 15.4.43,nämligen att befh förfarit rätt vårdslöst och för min del tillskriver jag haveriet denna befälhavares vårdslöshet. Vissa förmildrande omständigheter kunna naturligtvis anföras och särskilt då den bländning som vederbörande blevo utsatta förgenom Kustförsvaret å Landsort,varjämte måhända viss betydelse kan tillskrivas det förhållandet att Bredgrunds lysboj icke varit tänd. Jag tycker emellertdi att dessa förmildrande omständigheter knappas kunna föranleda till att Nämnden ersätter någon del av haveriförlusterna onder krigsförsäkringen,men naturligtvis kunna olika åsikter på den punkten göra sig gällande.Jag vore som sagt tacksam om du villefundera på saken och föredraga den vid nästa sammanträde då Röss är närvarande. Kommer du till att ingen ersättning bör utgå under krigsförsäkringen,så kommer du icke i konflikt med min uppfattning.

Din tillgivne
Oläslig signatur

Brev från SKN till justitierådet Rudolf Eklund,Svenska Personalpensionskassan, Stockholm, 10.4.45.

Broder!
Ref. till gårdagen tel.samtal närsluter jag härmed sjöförklaringsprotokollet samt Bergströms och rektor Blomgrens utlåtande i ärendet. Jag bifogar jämväl kopia av det brev jag på sin tid skrev till Bergström i saken då jag hemställde att han skulle föredraga ärendet i Nämnden. Av detta brev framgår min uppfattning och jag kan säga dig att densamma gillas av Åhmansson

GLAN 28.1.43

trots att Glan var kaskoförsäkrad i SÅAF. Tusse Röhss har däremot en annan uppfattning och anser att i varje fall en viss ersättning bör utgå under krigsförsäkringen. Jag tror nog att även Bergströmmenar att krigsförsäkringen bör betala något och detta sammanhänger säkerligen med att han inte åtalat befh å Glan. I själva verket förstår jag knappast hur han kunnat låta bli att åtala befh och detta trots att jag icke lider av något åtalsraseri. Bergström kan knappast motivera sin underlåtenhet att åtala med annat än att haveriet i viss mån varit beroende av krigsförhållandena och på sätt och vis kan man naturligtvis säga att så varit förhållandet, men navigeringen har varit vårdslös.Bergström skall föredraga ärendet på Torsda

Din tillgivne

?

Ej krig enligt SKN P.M. 12.4.45

Avfört 6.8.45

Egna noteringar

Inget synligt av vraket över ytan 6.2.43

Glan skulle i Stockholm ha lastat för Visby. Fartyget fastnade midskepps på stångskäret utanför Stångskärs södra udde,4½' WSW Hävringe,svårt huggande mot klipporna i dyningen . Med tyfonsignaler och morselampa alarmerades Hävrige lotsplats. Det stod kl 23 klart att fartyget skulle bli vrak.- Herakles anlänt kl 08 fre 29.1 men grov dyning hindrade allt bärgningsarbete. Lördag 30.1 bräcktes det vattenfyllda fartyget midskepps och endast poopen, backdäcket och masterna syntes över bränningarna av det vackra vita fartyget. Natten till mån 1.2 slog bl.a styrhytten sönder av sjön. Mån f.m 1.2 i 18 sekundmeters halv storm med regbyar sjnk poopen ytterligare och Heraklas avvaktade i Nynäshamn. Tis 2.2 gled förskeppet utåt på sådant djup att bara ½ meter av förmasttoppen och nocken på lastbommen stack upp över bränningarna. Sjöhävningen var då i avtagande. Ännu fredah 5.2 syntes poophuset medvatten över huvuddäck men i storm lördag 6.2 försvann även akterskeppet helt ochingenting fanns att se av Glan då vädret förbättrats den 7.2.

Historik

Motortankfartyg på 647 brton byggt 1941 vid Ekensbergs varv i Stockholm av stål. L.51,8 B 9 Tillhörigt red AB Transocean (Generalkonsul Gunnar Carlsson) i Göteborg. Sjösatt 15.3.41,döpt av fru Fletcher,maka till chefen för Transatlantics Stockholmskontor.Glan sjösattes vid lågvatten i isränna och var det första fartyg som sjösatts från denna bädd sedan 1919 då varvet var i Transportbolagets ägo.Det fartyg som då gick i sjön var järnläktaren Fenja på 1100 brton. Glan levererades den 18.6.41 och gjorde sin provtur på Björköfjärden i Mälaren. Ekensbergs varv ,ägt av Transportbolaget från

GLAN 28.1.43

1873 till 1925,hade fram till Glans byggande sysselsatts med reparationer och marinbyggen,tillverkning av cisterner o.dyl. Provtursfart 11,25 knop på last. Enkeldäckat med kort back,lång poop,kryssarkater och isbrytarstäv. 8 lastoljetankar om 1050 kbm, 3 kofferdammer och crossbunker. Pumparna installerade i ett särskilt däckshus på poopens förkant.Längst föröver ett torrlastrum. 865 ton dw .En mast med 1½ tonsbom samt en Lidans motorwinsch typ A9 på förkant av masten med ett särskilt stålhus över. I skorstenenen 500-liters sanitetstamk. - 2 st livbåtar i ek och furu.Poopdäcket belagt med Oregonpine,liksom båtdäcket och bryggan. I poophuset befh salong och hytt, befälsmäss, kök,pentry,sjukhytt. I den ljusa salongen fanns en hörnsoffa,fåtöljer, golvlampa och en radio ansluten till högtalare i befäls- & manskapsmässarna. Möblerna i salongen och befh hytt i mahogny, i övriga hytter i furu. Koleldad Bolinderspis i köket. I poopen om STB med separat nedgång hytter för 1e och 2e styrmännen,de två maskinisterna och stuert. Om BB med separat nedgång hytter för kocken och övrigt manskap samt manskapsmäss. - En 675 ihkr Polar dieselmotor, 4-cyl 2-takts,typ M44M. - Balansroder. Slingerkölar av bulbtyp. En 30 hkr hjälpmotor för drift av en 25 KW dynamo och en 3 cyl-kolvpump. De Lavals oljeseparator,för smörjolja. En oljeeldad panna med 100 kvft eldyta. - I pumprummet en Duplex kolvpump 150 ton/tim driven av en 50 hkr 2 cyl J.M. dieselmotor med el snabbstart. Dessutom en reservlastoljepump 60 ton/tim och för reservbelysningen ett alkaliskt Jungnerbatteripå 110 volt/50 amp. med 96 Nifeceller Typ TA6. - Glan fraktade mestadels bensin från tyska hamnar till Finland.

HEMLIG

OSWIN 31.1.43

TRÄFFATS AV SEX BRANDBOMBER I HAMBURG - STYRHYTTEN I BRAND, 2 TYSKAR SÅRADE

Rapport

Oswin låg söndag 31.1.43 vid Holthusenkai i Hamburg för kollastning med c:a 400 ton i rummen, 20 ombv, då hon vid 03-tiden skadades vid en bombraid. Klart väder. Styrhytten, styrratten,kompasstativet och täckluckorna till rum 1 & 2 delvis brandskadade.Kompass,nakterhus,div.inventarier och sintrument samt nautiska böcker förstörda av eld. En tysk polisman skadad. Brandbomber slagit 3 bucklor i fördäck och en akterut på poopen.

Journalutdrag.

Anlänt Holthusenkajen kl 13.45 fre 29.1 - Kl 02.45 sön 31.1 flyglarm och c:a kl 03 träffade ett antal brandbomber förskeppet och elduppstod i Ians och 2ans täckluckor.Släckningsarbetet omedelbart igångsatts. Härunder observerades att eld utbrutit även på övre bryggan när lågor slog ut genom styrhyttsfönstren.Av två tyska polismän som befunnit sig i styrhytten hade den ene svårt skadats och den andre fått lättare brännsår. Den svårt brände fördes senare i ambulans till sjukhus. För att söka släcka elden i styrhytten användes först Kustossprutor men då dessa inte förslog kopplades brandslangen och pumpen startades i maskin. Därefter släcktes branden snabbt. Kl 03.40 var alla eldsvådor ombord övervunna. Närmare undersökning visat att fartyget träffats av 2 brandbomber i förrummen,3 på fördäck och en i lotshytten på övre bryggan. Bomberna som föll i förrummen antände inte garneringen. Mån 1.2 upptäcktes på poopen rester efter och märken av nedslaget av en sjunde brandbomb.

Hamburg 1.2.43
Orvar Brandt
Befh

Crew List

Befh Nils Ovar Brandt,Svanhill, Jonstorp, f-92 (Okt 42)
1e styrman Nils Åke Palmquist, f-08 (dec 39)
2e styrman Harry Edward Persson
Chief Gerhard August Holtzberg
Maskinist Nils Lindblad (dec 42)
Stuert Torsten Ferdinand Svärdh
Kock Karl Gustav Svensson
Mässuppassare Erik Tage Igglund
Matros Axel Leonard Johnsson, f-79 (3 mån ombord)
Matros Karl Oscar Julius Lundberg, f-98 (4 veckor ombord)
Matros Nils Leander Knutsson
Lättmatros Karl Angry Reinhold Andersson
Jungman Ernst Erik Eriksson
Jungman Sam Åke Stoltz

fprts

OSWIN 31.1.43

Crew list forts

Smörjare Jan Wisinski
Eldare Karl Anton Brodde Håkansson
Eldare Walter Emanuel Fast
Eldare Ture Birger Svensson
Lämpare Erik Arne Bertil Andersson
Maskinelev Nils Erik Olsson.

Sjöförklaring i Göteborg 12.2.43 kl 14

Sakkunniga:Hamnkapten Lundmark & kapten Wästgerd.
För SKN advokat Tage Zetterlöf

Befh Brandt: Låg och sov då flyglarmet gavs.De tyska myndigheterna inte givit några som helst förhållningsorder om hur det skulle förfaras ombord vid flyglarm. Nattvakt fanns ombord mendenna besättningsman numera avmönstrat. Befh och besättningen sökt släcka stavbrandbomberna genom att strö aska över dem. När fartyget blivit utlossat i Göteborg hade det upptäckts att brendbomber trängt ner genom garneringen och slagit hål i tanktaket i tank 2 så att läckage uppstått.

1e styrman Palmquist: Vaknat vid flyglarmet,klätt på sig och gått upp på båtdäck. Luftvärnet i våldsam aktivitet,explosioner setts och hörts runt om. Ävenunder det att nya brandbomber föll runt om fartyget hade besättningen sökt släcka de bomber som fallit ombord.

Maskinist Lindeblad: Var i sin hytt när flyglarmet gick.

MatrosHJohnsson: När flyglarmet gavs hade han uppehållit sig på kappen ner till skansen. Då den första brandbomben föll ner ombord ropade han ner i skansen:" Alle man på däck!" varefter besättningen kommit upp och börjat släcka. Medan arbetet pågick fälldes nya brandbomber över fartyget.

Matros Lundberg: Låg och sov vid larmet. Klätt på sig, gått upp på däck och hjälpt till i släckningsarbetet.

KK memorial 13.4.43 Ej för publicering.

Orsak:Flyganfall över hamnen i Hamburg.

Ex Officio
Bo Bergström

Max Doflein till SKN,Hamburg 1.2.43 SKNEIII 252

Gestern wurde mir Telefonisch gemeldet,dass der Schwedischen Dampfer Oswin Kriegsschaden erlitten hatte.Demzufolge nahm ich heute veranlassung,laut. anliegenden Durchschlags bei ihnen Telegrafisch anzufragen,ob der Dampfer bei ihnen gegen Krieg versichert ist. Hierauf erhielt ich heute von ihnen

OSWIN 31.1.43

Telegrafische antwort:"Oswin bei uns Kriegsversichert.Falls auf Reise nach Schweden auch Kohlenladung Kriegsversichert = Krigsrisk." - Der von mir anbord entsandte Sachverständige ,Herr Kapitän Bettaque,berichtet mir soeben Telefonisch,dass das Karten- besz - Ruderhaus vollständig ausgebrannt ist underneuert werden muss.Das Schiff ist im jetzigen zustand Seefähig und erhält nur einen anderen Kompass.Der Klassenexperte wird demmSchiff ein Seefähigkeitsattest geben. Sobald der Dampfer seine Kohlenladung eingenommen hat, wird er die ausreise nach Schweden antreten.

Schadenbericht,Hamburg 1.2.43

Duncker & Joly besiktigat Oswin 1.2.43.
"Das Schiff ist während des angriffes von 7 Brandbomben getroffen worden, von denen je eine in Raum 1 und 2 getroffen haben ohne schaden zu verursachen. 3 weitere Brandbomben waren auf das Vordeck gefallen,deren eine ein Beuleng in das Eiserne Deck an der STB-seite vorderkante von Luke II verurschte,während durch die beiden anderen mehrere Lukendeckel der Luken I & II in Brand gesetzt und beschädigt wurden. Die sechste Bombe verursachte eine Beule auf dem hinterdeck,während der siebente Bombe das Kartenhaus traf und hierdurch ein grösserer Brand enstand. Dieser Barndbombe war durch das Deck des Steuerhauses in die Lotsenkammer geschlagen,hatte hier gezündet und die Lotsenkammer sowie das davor liegende Steuerhaus mit den darin befindlichen Einrichtungen und Nautischen Instrumenten so stark beschädigt dass eine weitgehende erneuerung dieser Raäume und ausrüstungsgegenstände notwendig ist. Durch die von der Mannschaft vorgenommenen Löscharbeiten durch Feuerlöscher und Wasserschaluch sind weitere schäden durch Wasser in der Kapitänskammer und im Salon entstanden. - Die kosten für die wiederherstellung des Svhiffes sowie neuanschaffung der zerstörten ausrüstungsgegenstände schätzt der unterzeichnete auf annähernd 8000 bis 9000 RM. - Der Vertreter von Lloyds war zur Zeit der besichtigung noch nicht anbord gewesen,doch hält der unterzeichnete die Seefähigkeit des Schiffes für nicht beeinträchtigt ,da die Ruderanlage offensichtlich unbeschädigt geblieben,ein Reservekompass vorhanden ist und nach ausrüstung des Schiffes mit den notwendigen Seekarten und nach kompensierung des Kompasses einem überfahrt des Schiffes nach Schweden nichts entgegenstehen dürfte.

BESIKTNINGSINSTRUMENT

Oswin efter lossning i Sannegårdshamnen förhalats till Lindholmens varv i Gtbg 11.2.43 efter besiktning 9.2.ff. Fartyget indockades den 10.3 och utdockades 13.3 och samtliga havereparationer avslutades 25.3 då Oswin lämnade varvet. Då hade en del civilriskskador reparerats för 10665:- kr och bombskadorna för 18273:85.

Forts.

OSWIN 31.1.43

Navigationshytten: Största delen av skott & fönstergals förnyas, liksom tak & balkar av trä, glaset i frontskyddet, pejlapparaten, soffan i lotshytten, skåp och bordskiva i lotshytten, en av kompasserna med nakterhus, teakratten, delvis trädäcket i styrhytten (19 nya plankor) 2 kikarlådor, bokhyllan i navigationshytten, mjuk matta samt gräsmatta i navigationshytten. Följande detaljer repareras: Skyddsräcket på taket, Pejlapparatens antenn ,de el ledningrana, värmeledningen, en kompass, medan all armatur förnyas.

Befh hytt: Takpanelen repareras, ett fält förnyas, ny linoleummatta, delvis nya armaturer, genomgång av de el ledningarna.
Gången: Ny linoleummatta, ny spegel, tvättning & målning.
Salongen: Spegeln folieras, skotten putsas, radion lagas.
Kockens hytt: Ny linoleummatta.
Båtdäck: Armatur förnyas som erfordeligt, el ledningar överses.
Fördäck: Bucklor i 3 plåtar STB riktas, 6 träluckor förnyas.
Poopdäck: Däcket och stringervinkeln akter å centerlinjen riktas, svetsas och omnitas. Ett stag riktas.
Tank 2: Nytt stycke inlägges i tanktaket, 30x30 cm. 2 garneringsplankor förnyas i rum 2.

Div inventarier som förstörts eller skadats 31.1.43

10 lakan, 11 örngott, ett draperi, 4 filtar, 4 kuddar, 27 handdukar, 2 oljerockar, 2 livbälten, 11 lufter gardiner, 11 rullgardiner. Ett skeppsur, en kikare, megafon, en passare, ett förstoringsglas, en svensk flagga, 2 semaforflaggor, en signalbok, en fyrlista, Nautisk årsbok, Klints Nautiska Tabeller, div. sjökort, Burwoods tabeller.

SKN ersatt med 1/3-dels avdrag.

Egna noteringar

Gapern lätt skadad i samma raid

ss Gapern av Karlstad träffades av en brandbomb på fördäck inte långt från Oswin under bombnatten 31.1. OKW meddelade 31.1:" In der Nacht griffen Feindliche Kampfflieger Westdeutschland und Nordwestdeutsches Küstengebiet an. Wohnviertel und öffentliche Gebäude wurden getroffen. Die Bevölkerung hatte verluste. Nachtjäger und Flakartillerie der Luftwaffe schossen 5 Bomber ab." Enligt Bomber Command var det 92 bombplan som under nattraide fällde 315 ton bomber, varav 13 luftminor, 118 sprängbomber och 5000 stavbrandbomber under de 30 minuter raiden pågick. En stor del av bomberna tycks ha fallit i Elbe och över obebodda utkantsområden. 227 nedslag i bebyggelse orsakade avesvärda men vitt spridda skador från Fischbecker Heide i söder till Sasel i norr, från Altona i väster till Billstedt i öster.

OSWIN 31.1.43

Endast 15 bomber träffade krigsviktiga mål ,därav en som raserade en för järnvägstrafiken i Hamburg mycket viktig bro över Elbe, die Vorflutbrücke der Südelbebrücke.Antagligen en 250 kg bomb. Först efter 2 dygn var järnvägstrafiken igång som normalt igen. - Vid en ny raid mot Hamburg på kvällen den 3.2 fick ms Hemland splitter-och brandbombsskador.(Se Hemland 3.2.43)

Historik

Lastångare på 1329 brton byggd 1913 vid Kockums i Malmö av stål. (Ex Thai) L.72,7 B 11,5 Tillhörig red AB Walhall (Carl W.Winck) i Hälsingborg,som inköpt ss Thai från red AB Nordstjernan i Stockholm i dec 1919 som ersättning för sin ss Oswin på 1761 brton byggd 1890 som den 12.3.18 sänkts med en sprängladdning av en tysk ubåt c:a 40' ONO St.Abbs Head då han var på resaMethil-Göteborg med 2410 ton kol. Wincks rederi hette 1919 red AB Oswin men ombildades i jan 1922 till Walhall.Systerfartyg till Osman(ExAvesta) som förliste 16.3.40.2400 dw. 600 ihkr maskin av Kockums fabrikat. Kort back, förhöjt midskeppsparti, häckakter, 4 luckor, 2 master med masthöjden avpassad för passage under bron i Manchesterkanalen. 1941-42 vid Lindholmen ombyggd till open shlterdecker ,från att tidigare ha haft inrunkade luckor. Det sista fartyg Kockums byggde av denna typ var Tyra Bratt 1923.- Thai var fram till 1962 ensam i handelsflottan om ett haveri som gjorde att hon stod på torra land i över ett år innan hon kunde återbördas till sitt rätta element. I febr 1962 rönte ss Silona samma öde vid Hamburg i en orkan med rekordhögt vattenstånd som lämnade Silona stående på en åker en km från Elbe. Det var natten till den 2.12 17 som Thai på resa sydvarti barlast frår Härnösand i 35-40sek.meters ostlig orkanvräktes in på land nära Björkö i Njurunda i Medelpad. Besättningen tog sig iland i skogen med hjälp av en lina fäst i en grantopp och irrade i flera timmar i oländig skogsterräng innan de fann en stuga. Då stormen bedarrat låg Thai på torra land c:a 100 meter från kustlinjen.Hon vilade på berghällar i hela sin längd efter att ha lyfts över väldiga klippor men nedskrotning på plats kom aldrig på tal Thai var nästan oskadad och tonnaget dyrbart på grund av kriget. I maj 1918 började ett 50-tal man att borra, spetta och spränga för hand för att åstadkomma en damm runt fartyget och en drygt 100 meter lång kanal ut till öppet vatten. Först 24.6.1918 kunde Thai dras ut i havet igen . - 1922-42 var kapten Bertil Alarik Hedberg,Höganäs,befh på Oswin. På resa Laitakari-Säbbskär med trälast fick Oswin 26.5.22 grundkänning i farleden utanför Bergskärs lotsstation och måste sättas på grund med förskeppet.Oswin infördes efter läktring av last till Mäntyluoto för slutlossning och gick sedan i barlast till Stockholm för dockning. -

Krigshaverier: Se Oswin 19.7.43 & 5.1.44

Våren 1952 såldes Oswin för 1.275.000:- till red AB Hasting (Erik Håkansson)

OSWIN 31.1.43

i Hälsingborg och fick namnet Harding.

Förlist 23.12 1954 vid Norra Sänkan.

på resa Kolding-Söråker i barlast för massalastning rände Harding kl 04.05 tors 23.12 54 i O 6 Beaufort,mörker och snöglopp med 10 knop hårt på grund vid Norra Sänkan några sjömil norr om Märkets fyrn i Ålands hav,sedan vakt havande styrman förväxlat Märkets och Understens fyrar.Inom 4 minutervar förrummet vattenfyllt men befh Assar Sjöstedt kunde konstatera att det var mindre riskfyllt att stanna ombord änatt sjösätta livbåtarna,och per radio begärdes assistans. I NNo 12 sekms kom livräddningskrydsaren K.A.Wallenberg. till platsen kl 10 fm. men bärgningsfartyg hann inte fram före mörkrets inbrott. Harding stod hårt på i ett illa beryktat och helt oskyddat grudd-område och högg på kvällen så hårt på grundet att befh beslöt överge far-tyget. Med 2 små finska räddningsfartyg som mellanhand kunde de 23 ombv räddas över till K.A.Wallenberg som kl 03.30 på julafton kom in till Öre-grund. Besättningen fick i allafall en impoviserad julaftonsmiddag på kvällen i Öregrunds lottastuga. Från Märkets fyr såg man kl 16 att ljuset slocknade på haveristen vilket talade för att maskinrummet vattenfyllts. Hårt väder under julhelgen minskade bärgningsmöjligheterna än mer.Först mån 27.12 kund Titan och Helios i småbåtar föra över pumpar och dykare till Harding,men undersökningen visade att hon huggit sönder botten i sådan ut-sträckning att han blivit vrak. KK fällde Hardings obehörige 3e styrman för oskicklig navigering.Han hade bl.a uppfattat Märkets fyr som en lysboj och ändrat kurs för att "komma utanför bojen". Han hade just beslutat sig för att varsko befh då Harding rände på grund. - I juni 1955 stod Harding ännu högt och utan slagsida på grundet,så högt att propellern var ovan ytan,och såg för den oinvigde närmast ut att ligga för ankar.Menhela skrovet vilade - som 1917 - fast på klippgrund med 4-8 dm vatten runt om frånsett en 1½ meter djup ränna längs STB-sidan. Minsta sjögång gjorde det omöjligt att närma sig platsen. Vraket såldes till Carl Persson & Söner i Ystad som för nesdskrotning på platsen anlitade bärgningsskeppare Sven Jansson i Gävle med tillgång till en liten fiskebåt. Vid besök ombordi april hade Jansson funnit att Åländska sjörövare plundrat vraket på all inredning och allt lösöre av värde. Till och med lejadre var borsskutna med skärbrännare så att det var svårt att genomsöka hela fartyget. Till och med kopparplåten på isskåpet hade huggits bort. Att återfå det stulna visade sig omöjligt. Kvar att skrota var bara järnplåt. Till råga på allt sprang ms Frej av Stockholm på 43 brton fullastade med 40 ton skrot från Harding läck och sjönk i 15 sekms kuling tis 13.9.55 ett par 100 meter från vraket. De 4 skrotbärgarna räddades i sista stund av en motorbåt från Märkets fyr.

Sic transit....

GAPERN 31.1.43

TRÄFFAD AV BRANDBOMB I HAMBURG UNDER SAMMA RAID SOM DRABBADE OSWIN.

Journal

Sön 31.1.43 kl 03.10 under flygbombardemang i Hamburg föll en brandbomb ner på fördäck vid winsch 2 om STB.Den släcktes med sand och vattenspolning av besättningen.Färgen på luckkarmen och winschkontrollen sveddes. Kl 07.30 fortsatt lastning av kol till kl 13 då hela lasten - 1324 ton- var intagen. Kl 14 avgått med lots ombord.
Mån 1.2 kl 10 f.m under rengöring observerades en skamfilning på lastbom nr 2 samt en skarp intryckning och skråma i däckets ytterstråk,plåt nr 2 STB.En upphittad del av bomben bär spår av och passar till skadorna.

Sven Johansson A.E.Hertz Göteborg 3.2.43
1e styrman 2e sturman Bo P.Larsson
Befh

Reparation vid Eriksberg

Skadan besiktigades vid dockning vid Eriksbergs varv i Göteborg 6.2.43 och reparerades för 100 kronor genom riktning av plåt nr 3 i stringerstäket och svetsning.

SKN ersatt rederiet med 100:- 7.5.43

För detaljer om bombraiden se Oswin 31.1.43

Historik

Se Gapern 28.7.43
Övriga krigshaverier 31.3.41

HEMLAND 3.2.43

MINDRE SKADOR AV BRANDBOMB OCH SPLITTER VID RAID MOT HAMBURG.

Journalutdrag

Ons 3.2.43 Avbröts lossningen av järnmalm i Hamburg av flyglarm kl 20.30 Vid 21.30-tiden under bombardemang från främmande flygplan nedföll en brandbomb för om lucka 1 på fördäck.Den obeserverades och släcktes omedel bart av besättningen. Flera sprängbomber nedföllo i närheten och splitter från dessa och från luftvärnet haglade över fartyget.

Tors 4.2 under nattens bombardemang har en del skador uppstått. Bombsplitter har slagit hål i ett luftrör på akterdäck och en del ventilglas har krossats i hytterna och i maskinskylightet.Några andra skador ha inte observerats.

Göteborg 20.6.45

L.Ericsson

Befh

Eriksberg reparerat för 420:-

3 fönstergals förnyats akter och 2 i maskinskylighet samt ett dito rektangulärt slipat glas i sjukhytten. Rederiet har hos SÅAF begärt den 22.6.45 begärt ersättning från SKN, och påtalat att luftröret ännu inte blivit reparerat. SKN 14.7.45 betalat SÅAF 420:-

---

Egna noteringar

344 ton bomber genom molntäcket

Vid nattraiden mot Hamburg 31.1.43 använde Bomber Command för första gången "H2S", en helt ny typ av experimentradar som tillät bombfällning i mörker mot mål vars ytterkonturer kunde skönjas på radarskärmen i planet. Btydligt bättre träffresultat noterades vid kvällsraiden mot Hamburg 3,2.43 då bomblasterna fälldes i intensivt mörker och genom ett lågt liggande tjockt molntäcke. 126 plannådde Hamburg enligt Bomber Command och fällde 344 ton spräng- & brandbomber.De flesta träffarna låg inom hamnområdet och i bostadsområdena i stadens utkanter. Rhenania-Ossags oljeuppkag sattes i brand inkl tankprånen Shell X, en av flytdockorna vid Blohm & Voss skadades svårt,Toepfers ölwerke utbrändes helt liksom ett stort spannmålsmagasin vid Grossen Elbstrasse 95. Eldskenet fråm magasinbramden återkastades av molntäcket och lyste upp ett 12kvadratkilometer stort område så starkt att man på Elbebroarna mycket väl kundeläsa tidningen. Brandområdet angreps i låganfallmed maskingevärseld av planen. - OKW meddelade 4.2:" In den vergangenen Nacht hatte durch Bombenwürfe auf das Stadtgebiet von Hamburg die. Bevölkerung verluste. Nach den bisher vorliegenden Meldungen wurden mindestens 28 Britische Flugzeuge abgeschossen." Bombkriget hade nu börjat eskalera mot den Ragnarök som i sept 1944 fick Sverige att inställa all sjöfart på tyska hamnar.

HEMLAND 3.2.43

Historik

Motorfartyg på 4804 brton byggt 1939 vid Kockums i Malmö av stål. 8850 ton dw L.131,2 B 17.7 Tillhörigt Ångf AB Tirfing (T.E.J:son Broström) i Göteborg. Sjösatt 7.10,lev 30.11 39. Open shelterdäckare, långback,fallande stäv och kryssarakter. 3 för- & 2 akterluckor.2 master på mashus och två par bpm-pålar varav ett par på masthus mellan lucka 2 & 3. En 6-cyl 2-takts dubbelverkande Kockums MAN-motor på 3750 ihkr vid 95 varv/min. Medelfart 13 knop. Radiotelefon, radiopejling,ekolod och SAL-logg. Tirfings 4de fartyg med detta namn. Föregångaren ms Hemland,B.-29 vid Eriksberg,3200 dw såldes 1936 till Gdynia och fanns ännu 1959 kvar som Polish Ocean Lines ms Lechistan. Natten till 17.12.40 grundstötte Hemland i Norra Kvarken på grundet Nordvalen men tog sig flott svårt läck och ankrade vid Bergruddens fyr. Hermes kom till assistans 18.12 och Hemland infördes 19.12 till Holmsund. - På resa Oxelösund-Luleå i barlast fick Hemland kl 05.40 28.5.41 med ½ fart tre kraftiga bottenkänningar i södra änden av Bredskärssund och blev läck i 8 bottentankar.Ankrat innanför Bredskär. Valkyrian till assistans kl 18 och dykare gick ner. Fått certifikat avgå i barlast 29.5 till Kockums för dockning. Lotsen hade beordrat kursändring något för tidigt. SKN avskrev haveriet som civilrisk eftersom det vid denna tid ej fanns någon anledning att på grund av kriget gå denna farled. - Att Hemlande befh sedan -39,J.A.Steen.Nya Varvet, valt den vägen berodde på is i yttre havsbandet. - I aug 42 skulle insättas Hemland i Röda Korsfarten mellan Montreal-och Pireus.Kapten Steen avled i okt 42,58 år gammal. Planerna att sätta in Hemland i Greklandsfarten gick om intet. - I aug 1950 såldes Hemland till red AB Rex å Sthlm och fick namnet Bullerö.Hon blev rederiets första motorfartyg och dess största fartyg och insattes i malmfarten Luleå Workington. -

BIRKALAND 3.2.43 2/3-del krig.

SVÅRT LÄCK EFTER GRUNDSTÖTNING MED MALMLAST - PÅ DRIFT I STORM. RÄDDAD FRÅN UNDERGÅNG MED 75 MAN OMBORD VID UTKLIPPAN.

Rapport.

Tis 2.2.43 avgått Oxelösund destinerad till Hamburg med last av 4568 ton järnmalm. Djupg F. 22'5" - A 22'6" 28 ombv
Ons 3.2 grundstött kl 13.40 med 12 knop på Rosenklintsgrundet vid Utklippan i W 1 Beaufort,smul sjö,varierande sikt. Befh på bryggan, utkik på backen. Flott efter 2 dygn 6 timmar 23 minuter med assistans av Herakles och Poseidon sedan c:a 1500 ton malm lossats,länsning företagits och en del bottentankar tryckts med luft. Orsak: okänt kompassfel samt av kriget förorsakade svårigheter.

Journal

Tis 2.2 43 kl 13.30 avgått Oxelösund. Kl 23.19 Ölands Norra Uddes fyr i rv 292°, distans 7'.

Ons 3.2 kl 03.41 Kapelluddens fyr i rv 288,distans 5,1'.
Kl 06.30 stopp i väntan på dager. Fortsatt resan 07.45.Skyad luft,mot vaktens slut tjocka. Kl 08.15 lodat 26 meter, 08.35 19½ meter,08.50 19½ meter, 08.55 18 meter. Ankrat 08.55 på grund av tjocka. Lättat och fortsatt kl 09.35. Kl 11.26 passerat 2-ballong -& enkvastprickarna Ölands Södra udde, logg = 50. På 12-16 vakten vind W1,disig luft, i början av vakten tjocka. Avgivit mistsignaler och gått med reducerad fart. Kl 12.54 full fart.
13.24 Utlängans fyr i rv 336°,distans 2', logg = 73,6.
13.37 Utlängans fyr i rv 005°, logg 76'.
13.40 grundstötte fartyget.Maskin stoppades.Pejling visat läckage i rum 3, i djuptanken, i bottentankarna 1,2,3,4, i kofferdammar och i smörjoljetanken. Lodning utvisat att fartyget står hårt på grundet. Omedelbart underrättat rederiet telegrafiskt.Besättningen riggat upp och klargjort för lossning. Kl 22.30 anlände Poseidon,bärgningskontrakt tecknats och flottagningsarbetene inletts. Kl 23 börjat lossa malmlasten överbord med 4 gäng. Även rum 2 läck. Då länsning från rum 3 visat sig resultatlös igångsattes länsining från rum 2. Övermaskinisten rapporterat att även bottentankarna 5 och 6 och vingtankarna är läck.Ständig radiovakt. Nödsändaren i god order.

Tors 4.2 På grund vid Rosenklintsgrunet. Poseidon börjat länsa från rum 3. Länsning från rum 2 visat sig möjlig med fartygets länspumpar. Lossat malm överbord hela dygnet.Bränt hål i luftrören på förkant av 3ans underrum för nedsättning av slangar och påbörjat tryckning med luft av djup-tankar och 6ans bottentankar. För-och akterpikar, rum I,4 & 5 visat sig täta. Skyad luft, stundtals disigt ,smul sjö. Ständig radiovakt

Fre 5.2 Lossat överbord till kl 20. Herakles anlänt 04.30. Bränt hål i skot

BIRKALAND 3.2.43

et mellan rum 2 och 3 för pumpslangar,ilkaså i aktre maskinskottet BB. På f.m tagit ombord bogserkabel från Herakles som fastsattes akter.Börjat dra kl 14. Kl 20.30 blev fartyget flott. Ankrat 20.10 på order av bärgninsbolaget,StB + 75 famnar. På grund av den friska vinden och sjön kunde folket som deltagit i bärgningsarbetet (lossningsgängen) inte komma iland utan måste kvarstanna ombord. Kl 23 avhämtades 6 man tillhörande personalen på Utklippan. Läckan i rum 2 fortfarande under kontroll med egna pumpar. De ombordvarandes antal inklusive den ordinarie besättningen 75 man. Mulen luft.Efter hand tilltagande sydlig vind och sjö. Ständig radiovajt.

Lör 6.2 Frisk S vind,högervridande,efter hand ökande till full storm,med snöbyar och växande sjö.Bård sättning och slingring. Kl 07 draggade fartyget.Stuckit till 130 famnar kätting.Under draggningen kastade sig fartyget tvärs för vind och sjö och slingrade våldsamt. Livbåtarna,som hängde fria i taljorna , kom i svängning och krökte 4 stöttor till solsegelåsarna. Kl 09 hivat in till 60 famnar på STB kätting och fällt BB ankare. Stuckit till 130 respektive 70 famnar kätting. Kl 13 sammankallade befh Hacker sttrman Sandberg från Poseidon,mästerlots Lindeblad, fyrmästare Olsson från Utlängan och 1e styrman Maijgren för att gemensamt dryfta den kritiska situation som uppkommit genom stormen och fartygets svåra läge nära svåra grundbrott. Samtliga voro ense om att fartyget måste bort från det farliga läget intill grundet,hlest som stor fara förelåg att ankarkättingarna när som helst kunde sprängas. Då Herakles inte kunde assistera i den grova sjön och Birkaland huvudmotor inte var brukbar för tillfället,beslöt man låta fartyget dragga.Vid 16-tidem, då vinden dragit över på SW,hivades på bägga kättingarna tillsBB ankare var uppe och 60 famnar var kvar om STB. För att i möjligaste mnn hålla förskeppet upp mot vinden hade 3 st luckpresenningar riggats upp som segel på akterdäck och dessa nödsegel skotades så att bästa resultat uppnåddes. Kl 16.25 sprängdes STB ankarkätting varvid ankaret och 60 famnar kättinggick förlorade. Med vind och sjö tvärs drev fartyget i NO riktning.Då det drivit c:a 1 distansminut fälldes BB ankare.och då all kätting stuckits utlyckades det att stoppa upp fartyget. Vindstyrkan på kvällen uppskattades till 10-12 Beaufort, d.v.s full orkan,men endast obetydlig draggning kunde förmärkas. Utriggning av reservankaret igångsattes omedelbart, vilket arbete i den våldsamma slingringen tog avsevärd tid. Vid midnatt,då stormen började bedarra, avbröts detta arbete för att ge folket tillfälle till vila. Ständig radiovakt under dygnet.

Sön 7.2 Avtagande vind och sjö, klar luft. Klargjort STB ankare för fällning.Utlängans motorlivbåt avhämtat lossningsfolket som varit ombord. Kl 13 var bogserkabel ombordtagen från Kerakles efter flera timmars arbete. Kl 13.25 lättat och börjat bogsering en mot Karlskrona.Sjökontrollen ombord

BIRKALAND 3.2.43

kl 17. Assisterad av Poseidon anlänt till Karlskrona kl 17.20 och ankrat på yttre redden, BB + 45 famnar.

Ombord 14.2.43
Oscar Hacker
Befh

Maskindagboken

Ons 3.2.43 SF 00.12. Varierande farter och manövrar till stopp kl 09.11 Ankring. Stand by 09.22. Stopp 09.33 FF 09.35 SF 10.4 FF 10.12 SF 12.37 FF 12.54 Kl 1337. stoppades huvudmotirn av vakthavande maskinisten Olofson enär en kraftig stöt i fartyget märktes. Strax efter ringdes stopp på telegrafen. Alla bottentankar pejlades och ventilerna i smörjoljetanken stängdes. Tankarna 1,2,3,4 befanns vara läck ävensom kofferdammar och smörjoljetank. Trots stängda ventiler till smörjoljetanken steg olja och vatten upp i huvudmotorns vevhus, varför smörjoljepumparna igångsattes med sugning från tråget till överbord. Trycket av inströmmande vatten i vevhuset pressade upp inspektionsluckorna och smörjolja sprutade ut i maskinrummet. Donkeypannans fyr släcktes enär den från vevhuset utströmmande oljan börjat brinna i eldstaden och fara förelåg för eldens spridning ut i maskinrummet. Inspektions- & vevhusluckorna stämplades. Ytterligare pejlingar visade att även tankarna 5 & 6 samt vingtankarna sprungit läck. På order från däck igångsattes länsning med barlastpumpen från rum 2 & 3 Hjälpmaskinerna hölls hela tiden igång och ström levererades till ankarspel och winschar från 13.40 till midnatt.

M.S Birkaland 14.2.43
Befh

Dykarundersökning 8.2

2 dykare från Poseidon på Karlskrona redd mån 8.2 fastställt omfattande bottensakdor med bucklor, sprickor, skräckta och bortslitna naglar, invikning av slingerkölen midskepps STB under fartygets botten fram till mitt under 4ans winsch om BB och till mitt under styrhytten om STB samt vid kölen fram till mittunder 2ans winsch. Roder, prppeller och skädda oskadade.

CrewList

Befh Oskar Emanuel Hacker, Fridhem 2, Nya Varvet, Gtbg, 31.7.92 (21.11.42)
1e styrman Gösta Einar Maijgren, 5.1.00 (Nov 42)
2e styrman E.J.A.Envall, 10.5.13
3e styrman Bror Gunnar V.Söllscher, 18.3.13 (10 mån ombord)
Chief G.R.Edvardsson, 17.8.05
1e maskinist Allan Gunnar Westerlund, 7.9.15 (2½ år ombord)
2e maskinist Helge Olofsson, 30.4.17 (19.8.42)
3e maskinist Erik G.Hjertstedt, 28.5.17

Forts

BIRKALAND 3.2.43

Crew List forts

Båtsman D.Johansson, 4.12.90
Matros Sven Gunnar Svensson, 20.10.15 (7 mån)
Matros Karl Emil Elias Starkenberg, 17.4.98 (9 mån)
Matros K.E.H.Pettersson, 21.9.06
Lättmatros T.G.E.Johansson, 29.11.16
Lättmatros K.B.A.Jansson, 7.4.19
Jungman Ivar Sune Manfred Andersson, 14.2.23
Jungman K.W.Danielsson, 29.1.23
D[illegible]ksbefälselev S.Å.Ziegler, 13.6.25
2e motorman Erik G.L.Hagström, 8.9.19
2e motorman E.W.Norling, 1.5.96
2e motorman S.I.Berg, 3.6.13
2e motorman K.H.Nilsson, 4.11 04
Motorelev S.Y.G.Ziethén , Trelleborg, 9.1.25
Maskinbefälselev S.V.Öhman, 29.12 18
Stuert A.S.Borne, 25.6.11
Kock H.E.Gabrielsson, 9.12 11
Kockelev M.R.E.Holm, 15.8.25
Salongsuppassare B.Å.B Olsson, 27.4.25
Mässuppassare M.M.M.Eriksson, 29.9.25

Sjörförklaring i Göteborg 11.3.43 kl 15

Sakkunniga: Lotslöjtn.M.H.Petrén & sjökapten Per Westgerd.
För SKN advokat Tage Zetterlöf
Frågor 1) Hur erhölls avståndet 2 naut.mil från Utlängans fyr då denna pejlades i rv 336°?
2) Siktades inga prickar sedan 2-ballong-& enkvastprickarna Ölands Södra Udde passerats?
3) Siktades inte Utklippan då Utlängan pejlades?
4) Företogs ngn lodning i samband med de båda pejlingarna av Utlängans fyr?

Befh Hackner: Utklippans fyr synts då Birkaland hade Utlängans fyr i rv 336°. Cirka 10 minuter senare beordrat 3e styrman att bestämma positionen genom att pejla Utlängans och Utklippans fyrar. 3e styrman hade hunnit pejla Utlängans fyr i rv 5 ,men Utklippans fyr dolts i en dimbank då han skulle pejla den. Avtåndet 2′ till Utlängans fyr kl 13.24 bestämts genom 4-strecks pejling. Ljudbojen syd Utlängans fyr ej utlagd vid tillfället och ballong-pricken på Rosenklintsgrundet fanns inte där vid grundstötningen. Befh ej lodat vid 4-streckspejlingen utanför Utlängan eftersom positionen då var

BIRKALAND 3.2.43

helt fastställd och luften klar. Möjligen uppstått kompassfel vid avmagnetiseringen, trots att kompasserna justerats efteråt. Dev.högst 2½°. Kl 13.37 kompasskurs 237°. Eftersom fartyget med denna kurs kommit så felaktigt som det gjort,antog befh att kompassen "låst sig" till följd av olika magn. krafter. Felstyrning ansåg han utesluten. Vid kursändringen utanför Utlängans fyr hade kursen lagts så att fartyget skulle passera Rosenklinstgrundets grundaste del på c:a 1′avstånd,vilket han ansåg vara betryggande på den korta distansen från positionen utanför Utlängan. Han hade haft intresse av att komma nära Utklippans kontrollstation,eftersom han där,enligt order, skulle invänta besked om fortsatta kurser. Om kursen lagts på längre avstånd från grundet skulle man ha kommit närmare ett minfält som ligger några mil öster om Utklippan. P.g av kriget nödgades fartyget följa kustfarleder som det eljest inte skulle ha använt.-

Då fartyget 6.2 fördes bort från grundet utförde 1e styrman Maijgren och besättningen i övrigt ett mycket gott arbete för fartygets räddning, utan vilket det säkerligen gått under med 75 man ombord. -Birkaland avmagnetiserats i tunnel i Tyskland den 1.1.43 och sedan dess gjort tre resor med malmlast. -Enligt intyg konstaterades i Karlskrona 15.2.43 en del kompassfel vilka dock till stor del uppkommit vid grundstötningen. (Stiftet böjt,dess spets trubbig,flottören å skivan läck,stenen mycket repig)I intyget konstateras att avmagnetiseringen med all sannolikhet är helt borta från fartyget redan efter den första resan,em natt avmagnetisering i tunnel av fartyg som skall lasta järnmalm är mindre lämplig, utan bör fartyg avmagnetiseras med kabel runt fartyget.

3e styrman Söllscher: Vakthavande från 12.30 den 3.2.Hans 4-streckspejling stämt med kursen från Ölands Södra Udde.Antagligen har kompassen "hängt upp sig". Funnit den av befh givna kursen fullt riktig och borde grundet ha passerats på minst 3/4 naut. mils avstånd. Efer kursändring till 215 hade han emellanåt pejlat Utlängans fyr.Utklippans fyr hade försvunnit i en dimbank, ungefär samtidigt med sistnämnda kursändring och sedan inte blivit synlig igen förrän efter grundstötningen. Möjligen kan ström ha bidragit till grundstötöningen.

Matros Sven Svensson: Utki från 12.20 Vädret mer eller mindre disigt. Trodde inte att han samtidgt sett både Utlängans och Utklippans fyrar. Strax före grndstötningen sett Utklippans fyr,men ej kunnat vasrko om det förrän grundstötningen inträffat,

Matros Starkenberg: Till rors.Styrt beordrade kurser.

Jungam Ivar Andersson: Sysslat med att diska vid grundstötningen och kände inte närmare till omständigheterna.

2e maskinist Olofsson: Vakt i maskin.

1e styrman Maijgren: Hans vakt slutat kl 08 den 3.2

Forts

BIRKALAND 3.2.43

Chiefen Edvardsson: Omedelbart efter grundstötningen sprungit ner i maskin. Där hade olja med stor kraft sprutat fram ur inspektionsluckorna och flutit ut på durken.En oljestråle genom ett öppet spjäll hade sprutat rakt in i donkeypannan,men ganeom att släcka pannan och stänga spjälet avvärjde man att oljan fattade eld utanför pannan.

KK memorial 17.5.43

Orsak: I viss mån försumlighet från befh sida i förening med en amtingen felaktigt tagen 4-streckspejling på Utlängans fyr, eller ostlig okänd deviation på kompasserna. Enligt artikel 16 Sjövägsreglerna skall fartyg. under tjocka,mist,snöfall eller hårt regn gå med måttlig fart samt ta noggrann hänsyn till för handen varande omständigheter och förhållanden. När befh, efter en av vakth. styrmannen av allt att döma mindre tillförlitligt verkställd 4-streckspejling på Utlängans fyr, satte kursen magn 213° , borde befh under rådande ogynnsamma siktförhållanden inte ha lagt ut kurslinjen i sjökortet knappa 7 kbl från Rosenklinstgrundets undervattensklackar,utan istället givit dessa grund en vidare marginal. Detta så mycket mera som han otvivelaktigt varit underkunnig om att 3-ballongpricken som utmärker 9,1-metersgrundet sedan länge varit indragen. Lägges därtill att styrmannen inte hann företa någon krysspejling på Utlängans-Utklippans fyrar,enär den sistnämndahastigt skymts av en dimbank,hade befh ur sjösäkerhetssynpunkt bort beordra reducering av fartygets fart när tjockan åter tätnade. Det hade dessutom varit hans skyldighet att fälla lodet. Hade lodningen- även med full fart- blivit företagen i samband med pejlingen av Utlängans fyr kl 13.37,eller ännu bättre något tidigare, skulle befh genast ha kommit till insikt om att fara förelåg för en grundstötning med det djupgående fartyget vid tillfället innehade. Man hade då hunnit med att företa en räddande BB-gir. Vad kompassernas tillförlitlighet beträffar är det inte helt uteslutet att den påstådda ostliga deviatuonen kan ha förekommit,men synes dock i det här fallet möjligheten för ett dylikt fel ha varit försvinnande liten. I detta sammanhang bör nämligen erinras om att fartyget på Ölandskustens ostsida styrtungefär samma kurs - rv 211 - och att då ostligt ändrad deviation oundgängligen bort ha blivit uppmärksammad vid navigeringen. Det synes mig därför kunna ifrågasättas om inte den relativt oerfarne 3e styrmannen gjort ett mindre men dock ödesdigert fel på 5 - 6 kbl vid 4-streckspejlingen på Utlängans fyr. Ex officio

Bo Bergström

(Memorialet sänts till befh för yttrande)

Befh svar se sid 7.

BIRKALAND 3.2.43

Kapten Hackers svar till KK,Göteborg 4.6.43

Till svar å Edert brev etc.

Jag bestrider att jag skulle hava gjort mig skyldig till någon försumlighet som bidragit till grundstötningen. Det fanns icke vid tillfället oc finns fortfarande ingen anledning antaga att den av 3e styrmannen tagna 4-streckspejlingen skulle hava varit felaktig. Styrmannen hade under mitt befäl tjänstgjort på Birkaland i ungefär 3 månader och hade så gott som dagligen gjort pejlingar mot vilka jag aldrig haft anledning till mågon anmärkning. Vederbörande är en skötsam och ordentlig mansom förvärvat mitt förtroende. ~~Vadxkompassernasxotillförlitlighet~~ Som av journalutdraget framgår pejlades Utlängans fyr i rv 005° 13.37.Såsom sjötekn.konsulenten själv framhållit lade jag ut kurslinjen knappa 7 kbl från Rosenklintsgrundets undervattensklackar. Att märka är emellertid att Birkaland vid detta tillfälle ju endast befann sig på ett avstånd från grundstötningspunkten som motsvarade 3 tidsminuters gång. Eftersom fartyget hade en fart av 13 knop,betyder detta att fartyget vid enna tidpunkt befann sig på ett svstånd från g- platsen som var av ungefär samma storleksordning, sannolikt 6-7 kbl. Det är klart att under sådana omständigheter den satta kursen måste anses vara fullt betryggande. Detsamma borde även gälla om kursändringen skett på det dubbla eller tredubbla avståndet från grundstötningsplatsen,När pejlingen på Utlängans fyr togs rådde god siktbarhet omkring fartygetmen i västlig riktning uppträdde en del dimbankar. Utklippans fyr syntes ännu då pejlingen av Utlängans fyr togs.Strax därefter doldes emellertid Utklippan,men innan tjockankom så nära att någon anledning fanns att minska Birkalands fart hade grundstötningen redan skett Fartyget hade ngr timmar tidigare,nämligen öster om Öland, framgått på ungefär samma kurs som den kl 13.24 satta - 213° - och kompassen hade då fungerat normalt.Det fanns därför ingen anledning antagaannat än att kompassen även nu skulle fungera normalt. Det är emellertid min övertygelse som jag kom till redan vid olyckstillfället och sedaninte haft anledning ändra, att ~~fartygetxpåxgrundxhäravxkommitxatt~~ att kompassen vid den gir som anbefalldes kl 13.37,"låste sig", och att fartyget på grund härav kommit att fortsätta giren längre än vad som varit min mening. Detär klart att en dyl. olycka med kompassen upptäckes snart nog,men i det förevarande fallet var den tid som stod till buds alltför knapp. Grundstötningen inträffade ju redan 3 minuter efter det giren anbefallts. Jag kan med hänsyn till de nu relaterade omständigheterna icke finna annat än att grundstötningen har sin naturliga förklaring i förhållanden,till vilka jag inte har någon som helst skuld,och att de anmärkningar spm den sjötekniske konsulenten framställt mot mig,icke äga tillräcklig grund.

Högaktningsfullt

Oscar Hacker

Fotnot av BoB se sid8

BIRKALAND 3.2.43

I bläck har antecknats på kapten Hackers svarbrev:
Befälhavarens svarsskrivelse ändrar icke min tidigare fattade åsikt rörande olyckan. Så kallad "låsning av kompassen" inträffar under en gir kanske en gång på millionen i ett modernt linjefartyg. Bo Bergström.

SKNEIII 255

Brev till SKN från advokat Tage Zetterlöf

(Daterat Gtbg 12.3.43) "Vid sjöförklaringen igår sökte kapten Hacker göra gällande att något kompassfel förorsakat haveriet,uppkommet på grund av fartygets avmagnetisering i Tyskland i januari i år, och dels att det förorsakats av navigeringssvårigheter p.g. av krigsförhållandena. Med anledning härav nödgades jag ingående förhöra kapten Hacker rörande navigeringen, kompassen etc. Någon okänd deviation hade inte påverkat kompassen fram till Utlängan.Därifrån sattes kursen rv 211° som styrdes till kl 13.37 då loggen visade en utgången distans av 0,8dist.minuter då Utlängans fyr pejlades i 005°. Meningen hade varit att 3e styrman samtidiget skulle ha pejlat Utklippan,som då hade synts,men innan pejlingen hunnit företagas hade Utklippan åter skymts av dimma och inte blivit synlig förrän omedelbart före grundstötningen. Kl 13.37 ändardes kursen STB hän till rv 234° och 3 minuter därefter, kl 13.40 hade fartyget grundstött. -Efter avmagnetisering i Tyskland i januari månad hade kompassjustering verkställts. Befh företedde en diviationstabell som därvid uppgjorts och som visade en relativt normal deviation med må värden på samtliga kurser. Därefter hade uppkommit större förändringar i deviationen,men dock inte större än att man kunnat hålla dem "under kontroll."Maiximalt hade man observerat deviationsändringar på 2½°. Befh sökte göra troligt att kompassen på grund av avmagnetiseringenpå ett eller annat sätt "hängt upp sig" eller "fastnat" då fartyget, sedan Utlängan passerats, lade på kursen 211°. Hans förklaring på denna punktverkade dock mycket sökta och torde knappast ha övertygat någon. Jag frågade befh om han kontrollerat kursen varvid han uppgav att han inte brytt sig om detta,men att han vore övertygad om att inga anmärkningar kunde göras på den punkten. Jag tillfrågade honom vidare huruvidahan känt till att pricken på Rosenklintsgrundet varit intagen. Han svarade att han vetat om detta. Jag frågade honom då hur han vågat lägga sin kurs så nära grundet då han visste att ingen prick fanns där. Inte heller på denna punkt kunde han ge någon tillfredställande förkalring,utan nöjde sig med att säga,dels att kursen varit fullt betryggande,och dels att han på grund av det längre österut belägna minfältet inte kunnat välja en annan kurs. Slutligen medgav han dockatt han trots minfältet,som torde befinna sig åtskilliga distansminuter från kurslinjen,

BIRKALAND 3.2.43

skulle ha kunnat lägga kursen mera BB hän. Vidare medgav han ,dock först efteråtskilligt resonemang, att de påstådda navigeringssvårigheterna på grund av krigsförhållandena icke vore andra än de idag normala,nämligen att fartygen tvingas hålla sig närmare kusterna än under fredstid.På ytterligare fråga om han inte trodde att strömsättning kundehaorsakat eller bidragit till olyckan,svarade han bestämt nej,dock utan att kunna ge något skäl för sin uppfattning. Då jag under förhöret ingående hörde honom rörande avmagnetiseringens inverkan på kompasserna och andra i samband härmed stående frågor, företedde han en skrivelse från någon kompassjusterare i Karlskrona som tydligen tittat på kompassen efter olyckan.Skrivelsen kommer att inflyta i protokollet. 3e styrman Söber,som hade vakt från kl 12.30, - befh hade själv hela tiden befälet - lämnade uppgifter som i stort sett överensstämde med befhs. Han meddelade i övrigt att han vid pejlingarna kontrollerat kursen och att felstyrning var utesluten. Däremot var han inte lika positiv beträffande deviationen,men ansåg sig inte kunna förklara olyckan på annat sätt än att kompassen "hängt upp sig."Detta i sin tur skulle berott på avmagnetiseringen. Tidigare hade han inte förmärkt några oregelbundenheter av betydelse. Beträffande strömfrågan var han mera osäker och höll det inte för uteslutet att strömsättning hade medverkat. Någon motivering härför kunde han inte heller lämna. I övrigt hördes 1e styrman och två matroser,som hade tjänstgjort som rorsman och utkik,samt en jungman och två maskinister. Vid förhöret av dessa framkom inget av direkt intresse. -Det är givetvis mycket svårt att i ett fall som detta finna den eller de verkliga orsakerna till grundstötöningen. Trots att fartyget tidigare varit avmagnetiserat och trots att det förde malmlast har jag svårtatt tro att en så avsevärd deviation som i detta falll varit erfordelig,kan ha uppkommit så hastigt och på en kurs som icke avsevärt torde skilja sig från andra kurser,styrda under nerresan. Snarare torde strömsättning kunna tänkas. I varje fall anser jag för min del att befh,som visste att pricken på Rosenklintsgrundet var intagen, lagt kursen alltför snävt i det disiga vädret, som gjorde det omöjligt att pejla Utklippan. Högaktningsfullt

Tage Zetterlöf

Advokat.

Assuransen:2/3-del krig.

Enligt SKN P.M. 20.1.44 2/3-del krig.

Dispache given i Göteborg 25.7.44 fördelat 1.337-745:38 i kostnader:

Gemensamt haveri 802.863:61

Enskilt haveri 416.582:36

Rederiet 118.299:41

SKN i dispachen ålagts betala 093.004:51

SKN betalat 725.000 till SÅAF a conto 27.7.44 & 78004:51 den 5.9.44.

BIRKALAND 3.2.43

BÄRGNINGEN AV BIRKALAND

Skeppsdagboken på bärgningsångaren Poseidon.

Ons 3.2.43 Poseidon var denna dag sysselsatt med att täta ett till Karlshamn inbärgat fartyg då c:a kl 16 order erhölls att avbryta arbetena och avgå till Rosenklintsgrundet Öst Utklippan för att lämna begärd bärgningshjälp till ett i ytterst riskabelt läge grundstött fartyg. Poseidon lämnade Karlshamn 18.30 och gick med högsta fart mot den uppgiva platsen. I närheten av denna modererades farten ochPoseidon närmade sig haveristen under täta lodningar för att slutligen kl 22.30 förtöja vid dennas STB-sida.Det befanns vara ms Birkaland av Göteborg som på resa Oxelösund-Hamburg med 4600 ?n järnmalmränt upp på det c:a 2′öster om Utklippan liggande Rosenklints grundet. Birkaland, som stävade ungefär SSW, var läck i botten- & djuptankarna som samtliga voro vattenfyllda,samt i 2ans och 3ans lastrum (det ?nare inrett till kylrum) jämte maskinrummet. Rum 3 var vattenfyllt till i höjd med utsidan,medan läckaget i rum 2 och maskinrummet kunde kontrolleras av de egna pumparna.Huvidmaskinerietkunde ej användas. Birkaland låg 21′5″ förut, 20′akter mot att flytande ha legat 22′5″ F och 22′ 6″Akter, och som fartyget således lyfts c:a 2′vid och genom grundstötningen, måste detsamma lättas högst betydligt innan det kunde losstagas från grundet. Genom Neptunbolagets försorg hade också anskaffats ett antal extra arbetare från land vilka kommit ombord redan kl 22 och inlett kastningen av last överbord från luckorna 1,2,4 och 5. Sedan bärgningsavtal träffats efter Poseidons förtöjning vid Birkaland,leddes 2 st 5″ sugslangledningar från Poseidons fasta bärgningspump ner i 3ans underrum genom en trumma ?ån däcket. Vattendjupet runt fartyget upplodats.Svag W vind under dagen

Tors 4.2 Lossningen av malmlasten överbord fortsatt dag och natt utan avbrott för annat än måltidsraster.Kl 12.30 kom nytt utvilat arbetsmanskap ombord och fortsatte lossningen även från lucka 3,där lasten låg stuvad på mellandäcket och övre mellandäcksluckan. Kl 03 startades Posedions fasta pump som efterhand vann kontroll över vatnnet i rum 3 och sugslangarna placerades djupare ner i rummet allt eftersom vattennivån sänktes. Kl 07 sändes dykare ner för att undersöka läget och fann att i synnerhet STB-sidan av fartygets botten vilade tungt på grundet från en punkt c:a 30′akterom kriet till en punkt under aktermasten,men inga skador kunde iakttagas. För att länsa de tankar vilkas tak voro oskadde ,ombordsattes en motordriven luftkompressor som sattes igång kl 10.30 med sina tryckluftsledningar anslutna till de olika tankarna. För avlösning av den fasta bärgningspumpen till rum 3 ombordsattes en transportabel motorpump av Bergsunds typ med c:a 400 tons kapacitet,som placerades på mellandäcket i förskeppet. En ansenlig mängd malm låg emellertid stuvad på mellandäcksluckan, och som denna förhindarde direkt frö-

BIRKALAND 3.2.43

förbindelse med underrummet,måste hål skäras med gasbrännare på lämplig höjd i den tidigare omnämnda trumman och i 2 luftrör för de 4 sugslangledningarna.Kl 23.15 sattes pumpen igång men sughöjden var för stor för att något resultat skulle kunna erhållas. Lätt vind med tjocka u. dagen.

Fre 5.2 Vattnet i tankarna hållits nere med luftkompressorn medan Birkalands kylrum länshållits av Poseidons fasta pump. Lossningsarbetet fortsatt dag och natt utan andra avbrott än för måltidsraster. Kl 09.30 kom nytt utvilat arbetsfolk ombord och avlöste de gäng som varit i farten det senaste dygnet. C:a kl 04 anlände Herakles till Birkaland och ombordsatte en elektriskt driven bärgningspump som placerades bredvid Bergsundspumpen på mellandäcket. Sedan de slangledningar,som tidigare varit anslutna till Bergsundspumpen,kopplats över till El.pumpen,gjordes ett pumpförsök med denna,xxxx mensom resultatet ej heller nu motsvarade förväntningarna,avmonterades pumpen och skiftades ner till en hylla under mellandäcket i rum 2.Sedan shål skurits upp i skottet till rum 3 för sugslangarna startades pumpen på nytt och visade sig nu kunna kontrollera vattentillflödet, varför Poseidons fasta pump kl 12 kunde stoppas. Sugslangarnas silar placerades nere i rännstenarna för att suga ut så mycket vatten som möjligt. För att säkerställa länshållningen i maskinrummet i händelse fartygets egna pumpar skulle kinka,ombordsattes från Poseidon en Pentamotor - driven centrifugalpump som pkacerades på recessen i rum 4.Sedan hål skurits med gas i maskinrumsskottet,fastpackades 2 s.k skottförskruvningar, varefter slangledningarna från pumpen till vevgroparna förenades medelst dessa. Dylika förskruvningar användas när det är önskvärt att skotten mellan de olika rummen förbli vattentäta.,så att om det ena rummet vattenfylls,det intilliggande inte nödvändigt också måste vattenfyllas. Som Birkaland av den alltjämt pågående lossningen lättats högst avsevärt, sändes dykare ner och fann också situationen betydligt ljusare,men då såväl för-som akterskeppet fortfarande vilade på grundet,borde lossningsarbetet koncentreras till akterrummen för att först och främst lätta akterskeppet från grundet.Detta gjordes också. Kl 14 igångsattes ett flottagningsförsök ,varvid Herakles med sin kabel fast på Birkalands poop drog och knyckte med full kraft från haveristens BB låring,medan Poseidon, som alltjämt låg förtöjd vid STB-sidan,backade med full kraft med resultatet att Birkalands akterskepp så småningom vreds ut från grundet. Madan Herakles ankrades om, gjordes ett uppehåll i försöket,varefter dykare återigen undersökte läget,och som han därvid fann akterskeppet helt fritt medan förskeppet ännu vilade på grundet,skiftades allt lossningsmanskap till förluckorna.När dykaren tagits upp återupptogs flottagningsförsöket och kl 20 kröntes ansträngningarna med framgång då Birkaland rycktes loss från grundet. Under dagen hade svag vind medtjocka varit

BIRKALAND 3.2.43

förhärskande, men efter skymningen ökade vinden till frisk. Då Birkaland i rådande tjocka inte kunde föras i hamn förankarades fartyget tills vidare på 6 famnars vatten i närheten av Rosenklintsgrundet. Den tilltagande sjöhävningen gjorde det till sist omöjligt att ligga kvar långsides,varför Poseidons ~~fastapump~~ sugslangar till den fasta pumpen isärkopplades, båtarna hissades och Poseidon lämnade haveristen, och ankrade strax akter om denna. Kvar på Birkaland lämnades styrmannen, en maskinist och en eldare för att tillse pumparna och länshållningen. Sedan bogserkabeln intagitsankrade Herakles i närheten av Birkaland. Lufttryckningen av tankarna upphörde vid flottagningen liksom lossningsarbetet som beräknas ha lättat Birkaland c:a 1500 ton.

Lör 6.2 Under natten drog sig vinden något sydligare och ökade samtidigt i styrka med tilltagande sjöhävning,varför surrningarna på all pumpmateriel ombord på Birkaland sågs över, och förstärktes. Vid rullningarna och sättningarna sattes det fria vattnet med den lösta isoleringsmassan i kylrummet i våldsam rörelse,varför sugslangarnas silar oupphörligt måste lyftas och rensas för attinte el.pumpen skulle oklaras. På morgonen gjordes ett misslyckat försök att få över Herakles kabel till Birkaland,när Birkaland börjat dragga ner mot Poseidon. Då Posedion skulle skifta ankarplats sprängdees BB ankarkätting under upphivningen vid 15-famnarslåset. Sjön hade tidigare tagit Poseidons arbetsbåt och då ingenting kunde göras för Birkaland avgick Poseidon mot Karlskrona. Efter en besvärlig resa kom Poseidon kl 15 in i Karlkrona hamn.

Sön 7.2 Under f.m drog vinden något västligare och avtog något i styrka så att Herakles vid middagstid lyckades föra över sin bogserkabel till Birkaland och började bogsera haveristen mot Karlskrona kl 13.30.För att biträda med styrningen under inbogseringen mötte Poseidon utanför skären och förlades akter om Birkaland och fick över en 8″ manillatross till Birkalans poopdäck. Trossen sprang emellertid. Sedan en ny tross förts utkunde Birkaland föras genom den trånga passagen vid fördämningen utanför Kungsholsm fort och in till en plats iannaför Aspö där hon förankrades. Sedan förtöjde de båda bärgningsånagran långsides. Arbetena avbröts 19.30 utom länshållningen som utan avbrott fortsattes dag och natt.

Mån 8.2 Kl 06 hopsattes 2 dykarställningar,varav Poseidon byggde den ena. Sedan dessa sänkts under Birkalands botten överfor och besiktigade dykarna fartygets botten och tätade iakttagna skador. Arbetet pågick till kl 22.Återtagit den del material. WSW frisk vind.

Tis 9.2 Dykare tätat kl 06-17,dåarbetet måste avbrytas p.g. av frisk SW vind och sjöhävning.Pumpningen pågått som vanligt.

BIRKALAND 3.2.43

Ons 10.2 En del tankar kunnat länspupmas genom de utförda tätningsarbeten vilket minskat djupgåendet. Vind med sjöhävning,förhindrat arbetets åter upptagande ute på redden. Birkaland kl 14 förts tillinre redden och förtöjts vid kajen varpå dykarna oberoende av väder och vind kude fortsätta att täta.

Tors 11.2 Dykarna tätat kl 06-21. Bärgningsmateriel återtagits.

Fre 12.2 Dykarna tätat från kl 06 men måst avbryta 08.30 eftersom vattenståndet i hamnen sjunkit så att de inte kunde komma under fartyget. Birkaland därför förhalats till kranarna och klargjorts för lossning av den återstående malmlasten.

Lör 13.2 Tätningsarbetet pågått hela dagen.

Sön 14.2 Cement,sand och sten ombordtagits i Birkaland. Garneringen över rännstenarna i rum 2 och 3 och i djuptanken brutits upp för besiktning av skadorna.

Mån 15.2 STB rännsten i djuptanken rengjorts,värmeslingan borttagits,rören blindflänsats, 4 väl armerade cementkistor lagts i rännstenen till en höjd av 2½′över skadorna.STB rännsten rengjorts i rum 2. Två tätningsplan byggts för hålen i skottet mellan rum 2 och 3,enär 3ans rum skulle fyllas i nivå med utsidan för att tjäna som barlast under den planerade resan till reparationsvarv.

Tis 16.2 STB rännsten i rum 2 rengjorts och en del fack cementfyllts.

Ons 17.2 Poseidon avgått till annat bärgningsrabete.Herakles övertagit det fortsatta tätningsarbetet å Birkaland.

ss Poseidon 23.2.43
E.R.Lindgren
Befh

HERAKLES BÄRGNINGSDAGBOK för BIRKALAND

Fre 5.2. kl 02.25 kunde mistsignalerna från Utklippans fyr uppfattas och kl 02.35 erhölls en radiopejling från Poseidon i 106°. Under täta lodning ar närmade sig Herakles strandningsplatsen och förtöjdes kl 04 på Birkalands BB-sida. Lossning av malmlasten pågick och Poseidon hade inlett bärgningsarbetet. Från Herakles överfördes en el.centrifugalpump till haveristens mellandäck och sugslangar kopplades till 3ans underrum. Dett var inrett som kylrum och sålunda isolerat åt alla håll. Kl 06.10 gick Herakles från sidan och uppankrades intill akterskeppet om BB,varefter en 6″ wirekabel överfördes och fastgjordes till 2 pollarpar på poopdäck. Kl 08.30 nersändes en dykare som konstaterade att Birkaland vilade med sin STB-sida på grundet,vilket bestod av berg. Kl 11 var undersökningen avslutad. P.g av den alltför stora sughöjden orkade den på mellandäcket uppmonterade el.pumpen inte ta upp vattnet. Den skiftades därför till

hyllan under mellandäcket, varifrån hål brändes genom skottet till rum 3. Pumpnen uppmonterades åter med 4 sugslangledningar och startades kl 13. Kl 14.15 började ett nytt flottagningsförsök varvid Herakles gav hårda knyckar som resulterade i att Birkaland gled något på grundet. Kl 17.25 lättade Herakles ankar och skiftade ankarplats till mera tvärs Birkaland och försöken fortsattes. Kl 20 flottogs haveristen, bogserades ut från grundet och uppankrades. Bogserkabeln losskastades och upphivades varefter Herakles uppankrades intill Birkaland, Goda vakter satts vid pumpar och silar för natten. WSW-SSW laber bris.

Lör 6.2 under natten ökade vinden från SSW alltmer och vid 03-tiden rådde kuling som på morgonen övergick i storm. Från Birkaland meddelades att fartyget draggat så att det låg nära 4½-metersgrundet så att risk förelåg för grundkänning om vinden skulle gå mera sydlig. Kl 09 lättade Herakles ankar för att försöka komma intill haveristen och skjuta en raketlina över för att få bogserkabeln ombord. På grund av hård vind och krabb sjö visade detta sig vara omöjligt. Herakles åter uppankarts kl 10.30. Till Birkaland sändes ett meddelande att hiva in på STB ankarkätting och lägga av även BB ankare samt sticka bägge kättingarna på tamp, vilket också utfördes. På e.m skrotade vinden något västligare varför Birkalands ankare lättades vid 16-tiden. Härvid sprang STB ankarkätting vid 60-famnarslåset. Haveristen drev i NO riktning och uppankrades 1½' SO Utlängans fyr. Herakles lättade under tiden ankar och uppankrades i närheten av haveristen. Goda vakter sattes för natten. WSW-lig avtagande storm och sjö.

Sön 7.2 på morgonen Hård WSW kuling med något avtagande sjö. Trossar upptogs och Herakles klargjordes för att överföra bogserkabel. Herakles lättat ankar 10.30 för att åter ankra kl 11 för om Birkaland. Med hjälp av Torhamns lotsbåt överfördes en tross med vilken sedan bogserkabeln hivades ombord och shacklades till Birkalands STB ankarkätting. Båda fartygen lättade ankar 13.10 och Herakles började bogsera mot Karlskrona. Under bogseringen anlitades Poseidon som koppades bogserkabeln till Birkalands poop. Kl 17.15 uppankrades fartygen å yttre redden innanför Aspö och bogserkabeln losskastades och inhivades. Herakles dykarbåt sjösattes och kl 18.25 förtöjdes Herakles långsides Birkalands BB-sida. Pump- & silvakter sattes för natten. W avtagande vind.

Mån 8.2 Kl 06 återupptogs arbetet. En dykarställning byggdes på Birkalands akterdäck, sjösattes och sänktes under förskeppet varefter en dykare kläddes ochnersändes frör undersökning och tätning. Poseidons dykare påbörjat samma arbete under akterskeppet. En el matarkabel kopplades från Herakles till pumpen på haveristen och från kl 14.15 levererades ström från Herakles. Dykningsarbetet avslutats kl 21. Frisk WSW vind. Goda vakter sattes för natten vid pumpar & silar.

BIRKALAND 3.2.43

Tis 9.2 Dykarna i arbete kl 09-18,då det måste avbrytas p.g av tilltagande vind och sjöhävning.Kl 17.10 stoppades den el centrifugalpumpen ombord på haveristen sedan det visat sig att fartyget blivit så tätt att det kunde hållas läns med egna pumpar i rummen. Hård SW vind. Goda vakter satts för natten.

Ons 10.2 Arbetet återupptagits kl 06. Enär vädret inte tillät dykningsarbete upptogs dykarställningarna och Birkaland bogserades av Herakles & Poseidon in till Kaj i Karlskrona med ankomst kl 14.Herakles förhalades till kajen och dykarställningen sjösattes åter. Hård SW vind.

Tors 11.2 Dukare tätat kl 06-18.Poseidon med hjälp av Herakles folk återtagit sin Bersgundspump från rum 2 och även Pentapumpen från rum 4.

Fre 12.2 Dykare nere 06-08.30. Måst avbryta p.g av lågt vatten i hamnen. Den el.centrifugalpumpen i haveristens rum 2 surrats med kättinglängor och ansättningsskruvar.Avslutat dagens arbete kl 19.

Lör 13.2 Dykare tätat 07-13. Tagit ombord 2 st 30''(fots?) sugslangledningar till Birkalands maskinrum.Borrat hål i skottet mellan rum 4 & maskin och fastsatt 2 slangförskruvningar. Förhalat Herakles förbi haveristen och förtöjt akter om denna vid kajen. Dagens arbete avslutats kl 18.

Sön 14.2 kl 09 Hivat ombord cement,sand & makadam,avsett för cementkistor på haveristens fördäck. Djuptankarna noga undersökts. I rännstensfack 4 i djuptanken om STB påträffades en läcka genom marginalplåten i tank 4. Manhålsluckorna påskruvades åter coh arbetet avslutades kl 16.

Mån 15.2 4 väl armerade cementkistor lagts över skadorna i djuptanken.Garneringen över rännstenarna i rum 2 uppbröts och läckage kunde konstateras genom skottet mellan rum 2 och kylrummet i STB rännsten.En dykare nersänt för läckkontroll. Under dagen börjat bygga 2 tätningsplan till de för sugslangarna uppbrända hålen i skottet.Arbetet avslutats kl 20.

Tis 16.2 Cementkistorna i djuptanken stämplats kl 06. Lagt 2 välarmerade cementkistor i de 2 aktre rännstensfacken i rum 2.En el centrifugalpump nr 2 ombordtagits och placerats på FW-tanken i rum 4. Arbetet slut kl 18

Ons 17.2 Kl 06 börjat packa de båda tätningsplanen som fastbultats. Kl 08.30 avgick Poseidon till ny haverist. Herakles 11.30 förhalts långsides Birkaland och den el matarkabeln kopplats till haveristens el.central.Herakles från kl 14 lev ström till winschar,pumpar och belysning. Dykarställningen upptagits, nedmonterats på kajen och stuvats ombord på Herakles. 2 sugslangar kopplats från pumpen i rum 4 genom skottförskruvningna i maskinskottet. Efter magistartsbesiktning fylldes Birkalands djuptank och samtliga barlasttankar.Kylrummet vattenfylldes som extra barlast Vakt förnatten satts vid strömcentralen.

Tors 18.2 Arbetet återupptagist kl 07. Birkaland slutlossades underdagen

BIRKALAND 3.2.43

och förhalades med hjälp av Herakles besättning. Herakles skeppsbåtar upptogs och fartyget klargjordes för avgång.Frisk NW kuling.

Herakles 24.3.43

G.Litsing

Befh.

BOGSERING TILL GÖTEBORG

Sön 21.2.43 lotsades Birkaland till Aspö och vidare till Trelleborg. Därifrån fortsatte bogseringen via Kämpingebukten till Malmö redd. Den 4.3 fortsattes bogseringen till Svinbådans fyrskepp där man ankrade för natten. Den 5.3 fortsatt via Risöbergen till Göteborg,där Birkaland låg i docka vid Eriksberg 6.3- 3.4.43 för reparation av de stora bottenskadorna. Den 30.4 var arbetet avslutat och Birkaland utbogserades från Eriksberg på e.m 30.4.

Lasten

4568 ton järnmalm. 1824 ton kastats överbord. Övrig kast lossats i Karlskrona och sänts vidare till Hamburg med ss Magna. Värdet å lasten = 46:95 kr per ton. Försäkrad i Tyskland.

Bärgarlön och bogseringskostnader

Neptunbolaget fått 500.000:- i bärgarlön.

Göteborgs Bogs.& Bärgnings AB skött bogseringen till Eriksberg för 35000:-

---

Magistratsbesiktning i Göteborg 15.4.43

Totala rep.kostnaden beräknats till 420.220:- kr

En del av bottenskadorna konstaterades vara av tydligt annan natur än de som uppstått vid grundstötningen,nämligen tvärskepps gående djupa bucklor och intryckningar med tvärskepps gående repor och skärningar i bucklorna. Övriga skador löpte långskepps. Skadorna uppstått då Birkaland före flottagningen vridits BB hän c:a 6 streck med akterskeppet.Pumparna ombord fått skador och måste överses. 2 smörjoljepumpar måste sändas till de Laval för reparation. 3 ventiler spräckts i manskapshytterna akter och en i kockens hytt.Omfattande skador i kyllastrummet.Rodret måste lyftas, allt maskineri gås igenom.20 bottenstockar och 21 bottenspant skadats. Nytt ankare med 60 famnar kätting måste anskaffas för 16900:-

---

Egna noteringar

Pumphaveri och bottenkänningar.

Vid sidan av de "officiella" uppgifterna om haveriet finns det som berättas i pressen,där det bl.a talades om ett pumphaveri när läget var som mest kritiskt natten till 9.2. Så måste t.ex aktre maskinskottet stöttas upp för att inte brista och i propellertunneln stod vattnet en meter högt. Med vatten i tankar och rum draggade den tungt lastade Birkaland i 25 sek.meters

BIRKALAND 3.2.43

sydlig storm manöveroduglig för ett ankare tätt intill de kokande grundbrotten 1,8′Ö. Utklippans fyr i ett läge där all undsättning utifrån var omöjlig. Poseidon måste gå in till Karlskrona efter att själv ha förlorat ena ankaret. Herakles fick sin arbetsbåt sönderslagen och att få över en bogserkabel i mörkret och sjöhävningen var utsiktslöst. Ombord på Birkaland fanns allt lossningsmasnkapet kvar ävensom folk från bärgningsfartygen som skulle sköta pumparna,sammanlagt 75 man. Birkalands maskin var utslagen av vatten i smörjoljetanken. Fartyget fick två gånger bottenkänning innan hon drivit klar grundet och fick ankarfäste igen. Då började pumparna att krångla,uppenbarligen den transportabla pumpen i rum 3. Poseidons och Herakles 1e maskinister utförde ett en bragd under de vidrigast tänkbara förhållanden när de fick igång pumpen igen. Vattnet i rum 3 kastades med fruktansvärd kraft från sida till sida vid fartygets slingringar och hann stiga med 8′innan pumpen kom igång igen. "Hade vattnet stigit ytterligare 2′skulle Birkaland ha sjunkit." Värsta faran var sedan över och man hade bara att invänta dagsljus med de dånande bränningarna tätt intill ,hela tiden utsatt för risken att ankarkättingen skulle sprängas. I dagningen lyckades Utlängans livräddningsbåt i 2 omgångar föra över lossningsmanskape till fyrplatsen och med hjälp av Långörens lotsar fick Herakles en bogserkabel över till Birkaland kl 13 efter flera timmars hårt arbete. Kl 17.20 kunde Birkaland ankras upp innanför Aspö på Karlskrona yttre redd.
Den 2.1.43 hade ss Jessie av Mariehamn med kollast förlist i storm på Rosenklintsgrundet, lat N 55 50′- 0.15 45,3′.

Historik

Motorfartyg på 2468 brton byggt 1935 vid Eriksberg i Göteborg av stål. L 107,6 B 15,2 Tillhörigt Ångf AB Tirfing (T.E.Jsson Broström) i Göteborg. 4760 ton dw. Birkaland inledde rederiets s.k B-serie (Birkaland,Bardaland, Boreland,Brageland=1.1.43) Sjösattes kl 10 f.m 8.8.35,döpt av fru Wetter, i strålande sol ,samma dag som Vingaland gick ut på provtur.(Se Vingaland 8.11.40) Provtur 12.10.35. -Shelterdäckare med lång back, halvpoop, soft nosestäv och krysaarakter, 5 luckor, 2 master, ett par självstagade bompålar mellan luckorna 2 och 3 och ett par bompålar på akterkant av båtdäck. 10 st 5-tons Mannesmanbommar samt 4 bommar för 7½-tonslyft, en för 15 tons och en för 35-tons lyft. Det tornliknande strömlinjeformarde midskeppsdäcks huset i 4 våningar var endast obrydiligt längre än maskinrummet och saknade dörrar bordvarts.Skorsstensektionen päronformad. Salong,redarvsit mm på båtdäck, befh inredning på undre bryggan.Manskapsinredning i poopen. Radiotelefon juni 1936. Mellandäcket var 9′högt.3ans kyllastrum på 22525 kubikfot kunde hålla -6C. Strongrum på 3875 kbft. 512 ton bunkers.Tankar för 441 ton vegetabilisk olja. -Huvudmotorn av B&W-typ på 3700 ihkr var 6-cyl och dubbelverkande. 2 st 3-cyl & en 2-cyl hjälpmotor plus generator.

BIRKALAND 3.2.43

Birkaland upprätthöll sin trafik på Medelhavshamnar fram till april 40 då hon tvingades lossa sin last för Italien i Göteborg och blev fast innanför spärren. Den 10.8.43 kolliderade hon i Kalmarsund med ubåten Illern som sjönk varvid 2 man drunknade. Utan att ha utsatts för krigshaverier kunde Birkaland 1945 fortsätta sin trafik på Medelhavshamnar. Dem 22.9.48 på utgående från Famagusta kolliderade hon med något okänt hinder och blev läck i tank 6 BB och i kofferdammen. - 1952 vid klassning moderniserades inredningen vid Eriksbergs varv. - 4.6.54 i Hamburg rände Birkaland genom felmanöver i maskin in i den vid kajen liggande ms Brandenburg på 2695 brton som fick ett 4 meters hål över VL (Hapag) tvärs lucka 2 STB,medan Birkaland endast fick stävskenen krökt. - Den 8.7.56 i Alexandria bortfrdes en israelisk motorman av polisen från fartyget, anklaga för sionistiskt spioneri.Han utsattes för tortyr i ett fångläger och släpptes efter 84 dygn sedan UD gripit. Manachem Michael Kavalkin fördes med ett SOL:fartyg till Tel Aviv. - I juli 56 såldes systerfartygen Boreland och Bardaland till Ocean ways Co.Inc i Panama och fick namnen Popi och Flora.De fortsatte att gå i trafik för SOL med samma bolahsmärke som tidigare på skorstenarna. - Den 23.9.60 överlämnades Birkaland till Red AB Timex i Göteborg, ett av Broströms företag,och fick namnet Browind. Efter några rundresor för SOL under fruktsäsongen på Levantlinjen insattes Browind i fri trampfart.

MÄRTA 4.2.43

MINEXPLOSIONER OCH BLIXTNEDSLAG I SPÄRRBALLONGEN I ROTTERDAMKONVOJ.

Journalutdrag

Ons 3.2.43 kl 14 avgått från Rotterdam med rums- & däckslast av koks till Göteborg. Kl 16.20 lämnat losten vid Hook van Holland efter att ha fått ombord en marinofficer, signalmatros och spärrballong som uppsatts av 2 marinsoldater och gått in i konvoj. Därefter styrt i konvoj under ledning av marinofficeren.

Tors 4.2 kl 03.20 blev fartyget utsatt för en häftig åskby varvid blixten slog ner i spärrballongen så att denna antändes och brann upp. Ballongens förtöjningslinor trassalde in sig i loggen varvid rotor och lina gick förlorade. Senare på dagen passerade en hel del drivminor varav en sprängdes av förpostbåtarna. Dessa sprängde dessutom 2 magnetminor. Till följd av det starka trycket utsattes fartyget för en kraftig vibration.Barlasttankar och rännstenar pejlades omedelbart vilka emellertid visade sig täta. Under resan voro 1,2 och 4ans tankar fyllda

Mån 8.2 09.30 anlänt till Sannegårdshamnen i Göteborg och förtöjt vid anvisad lossningsplats. Göteborg 9.3.43

B.Th.Olsson S.Berggren O.E.Pyk
1e styrman 2e styrman Befh

(Insänt av redAB Fenja i Hälsingborg till SKN 12.2.43)

Inga skador

Vid dockning i Landskrona mars 43 upptäcktes inga skador
SKN till SÅAF 20.4.44. ersatt logg och Rotor med 60:67 (1/3-del avdrag)
Rederiet anskaffat ny logg från Petter Månssons Skeppshandel för 91:-

---

Data

Lastångare på 1589 brton byggd 1889 vid Thurnbull,Thomas & Son i Whitby av järn (Ex Emma Mejakowa, Dambassis, Aris, George Clarkson) L 78 B.11
Tillhörig red AB Fenja i Hälsingborg. Ingen historik.

NORMANDIA 18.2.43 ff

SKAKATS AV FEM MAGNETMINEEXPLOSIONER I KONVOJ TILL OCH FRÅN ROTTERDAM

Journalutdrag.

Ons 3.2.43 kl 12.35 avgått från Oxelösund med last av 1656 ton malm till Rotterdam.Djupg F 14′7″ - A 15′11″

Lör 6.2. Slussat i Holtenau.

Tis 9.2 Kl 11-11.20 slussat i Brunsbüttel.

Ons 17.2 Kl 10 fått order att vara i Cuxhaven kl 13. Kl 15.30 passerat boj utanför Elbe i konvoj bestående av 4 förpostbåtar och 4 minsvepare före

Tors 18.2 03.10 sprängdes en magnetmina av en av minspeparna och fartyget skakade och vibrer4ade våldsamt. Pejlat rum och rännstenar. Läns. Fort satt pejla med jämna mellanrum. Kl 08.35 en kraftig magnetmineexplosion med svåra skakningar och vibrationer i fartyyegt. Inget läckage vid pejling med jämna mellanrum. Kl 23 fått lots vid Hook van Holland.

Tis 23.2 kl 14.15 avgått Rotterdam med lots ombord och full last av kol. 16.50 lämnat lotsen vid Hook van Holland och gått in i konvoj med 4 minsvepare före. 21.10 kraftig detaonation av en magnetmina som exploserade. Fartyget skakat och bibrerat våldsamt. Inget läckage vid pejlingar med jämna mellanrum.

Ons 24.2 kl 10.45 märktes en kraftig detonation av en exploderande magnetmina och fartyget skakat och vibrerat våldsamt. Inget läckage vid pejling. Kl 18.10 ånyo en kraftig detonation av exploderande magnetmina.Fartyget skakat och vibrerat våldsamt. Pejlat rum och tankar omedelbart samt sena: med jämna mellanrum. Fartyget läns.

Sön 28.2 12.30 fått lots och marinkontroll vid Hävringe och kl 14 anlänt till lossningskajen vid Oxelösunds järnverk.Fastän upprepade signaler givitsmed ångvisslan fanns ingen båtman nere vid kajen.Hård kuling rådde Fartyget måste manövreras in till den korta kajsträckan som varledig så att en man från Normanida kundehoppa iland för att ta emot fartyges wire: Härvid slog BB bog mot kajens träavvisare så att en buckla uppstod i plåten.

Oxelösund 28.2.43
Alf Arvidsson
Befh

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger,Göteborg,besiktigat vid Eriksbergs varv 28.8.43. Skadorna från ovannämnda resa och minskakningar den 15.4.43 kunde inte särskiljas.Se även 16.3.43 m/t-båtattack.

SKN betalat Haeger för besiktningen 300:- den 11.11.43

SKN 8.2.44 till rederiet utbetalat 15649:17

Historik

Se Normania 11.8.43 (Kollision med Svend Pii)

vänd

NORMANDIA 18.2.43

Övriga kribshaverier

22.3.41 flygattack
23.6.42 bombskadad
27.11.42 Flygattack
16.3.43 m/t-båtattack
15.4.43 minskakning
18.11.43 bombad
11-16.12.43 Bombad
6.3.44 Minskakning
5.8.44 bombad.

HJELMAREN 20.2.43

TVÅ MASKINBEFÄL INNEBRÄNDA VID NATTLIG BRAND I PORT OF SPAIN.

Rapport

Avgick 25.1.43 från Georgetown,British Guyana dest. till Port of Spain,Trinidad. Rumslast av 3356 ton bauxite. Djupg f 17′11″ - A 19′11″. 27 ombv. Brand ombord c:a 01.34 lör 20.2 på Redden i Port of Spain.Sea smooth,calm.

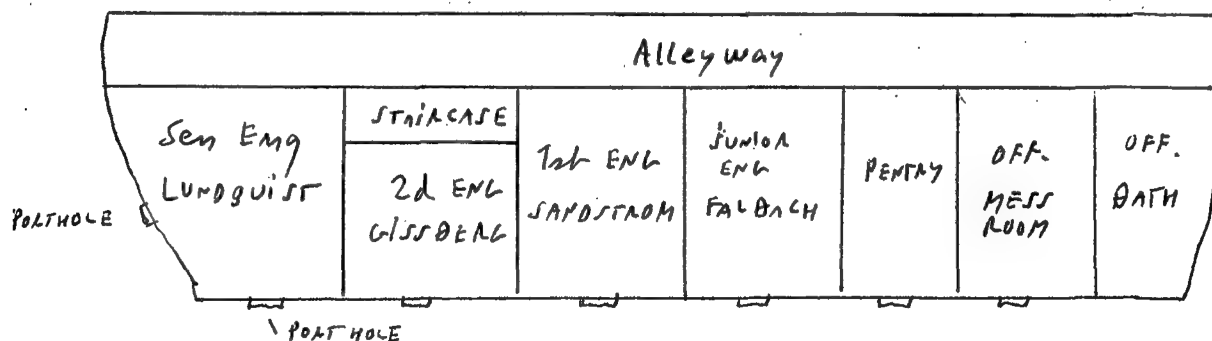
Loggboksutdrag,voyage nr 145.

Lör 20.2 mellan kl 01 och 02 utbröt eld i närheten av hytter tillhöriga senior & junior chief engineers and the assistant engineers cabins.Elden spred sig med stor hastighet och var under kontroll först kl 04.30- The senior chief engineer Lundhquist och junior chief engineer Falbach were burn to death. The course of the fire was as follows:
Omkring 01.45 observerade vaktman John Karlsson att rök trängde ut från midskeppshusets BB-sida.Karlsson sprang in i gången för att ta reda på var det brann. Här mötte han mässuppassare Rolf Anderssen som väckts av röken. Anderssen hade purrat 1st ass. engineer Sandström som i sin tur purrade ass. engineer Karl Gissberg.Andersen och Sandström hade försökt ta sig fram till den förligaste hytten vid gången för att väcka senior chief engineer Lundhquist men stoppades av eld, hetta och rök. Andersen försökte ropa till chief en genom hyttventilen bordvarts (outboard) men fick bara hostningar som svar
Lundhquist hade dragit sig tillbaka för natten vid 23-tiden fre 19.2.Försök gjorta att purra engineer Falbach vars dörr var låst. Han hade återkommit ombord från besök iland vid midnatt. Sandström,Andersen och Karlsson försökte sedan släcka med eldsläckare i närheten av Gissbergs hytt men lyckades inte. Sandström gick då ner i maskinrummet och startade hjälpmotorn till brandpumpen. Andersen purrade däcksbefälet och övriga midskepps medan Karlsson väckte de övriga ombord. Kapten Per Alexis Möller väcktes av röken strax innan hjälpmotorn startades och kopplade själv en slang på båtdäck. Under Möölers befäl började1e styrman Schalling och den från maskin uppkomne Sandström att bekämpa elden. Ytterligare en slang kopplades på fördäck och langningskedjor med pytsar bildades från fartygssidan till elden. Förutom Lundhquist och Falbach saknades motorman Ritz,men det visade sig senare att han var iland. Hela besättningen deltog effektivt i arbetet. Polisens patrullbåt kom långsides och polisen hjälpte till med släckningen. Ett engelskt krigsfartyg (one of H.M.vessel′s) på patrull kom också upp i närheten men kunde inte komma tillräckligt nära för att vara till någon nytta med sina brandbekämpningsresurser. Då man såg att elden spritt sig till maskinrummet och det var risk att oljetankar skulle explodera beordrade befh sjösättning av STB livbåt vid 03-tiden. Båten lades sig stand by med 3 man ombord. Kl 03.45 kom hamnbogseraren ss St George under befäl av the Kings Harbour Master ,captain Bertram-Smith,långisdes efter att först ha undersökt brandens närhet till oljetankarna. St.George lade sig långsides och

HJELMAREN 20.2.43

BB och drog över 2 grova slngar till Hjelmaren. Med 4 slangar insatta var nu elden snart under kontroll. Så fort som möjligt genomsöktes brandplatsen och båda de saknade maskinisterna påträffades halvt kremerade.(Half incinerated). Lundhquist på durken i sin hytt nära dörren, Falbach i resterna av sin koj. Ingenting rördes, läkare och plis tillkallades och hamnkaptenen ombord på St George ombads underrätta svenske konsuln, Lloyds ochövriga nödvändiga instanser. Brandvakter ustatts för att avvärja nya utbrott. Vid 07-tiden kom en läkare ombord och fastställde dödsorsaken. Sedan han lämnat fortsatte en polisofficer utredningen som pågick hela dagen. Vid 08-tiden kom ett ombud för mäklarfirman Messrs Sprostons samt tjänstemän från Ministry of War Transport ombord. De satte sig sedan i kontakt med tjänstemän i London och New York. Kl 11.30 fick befh polisens tillstånd att gå iland. Han sände telegram till rederiet om olyckan och till red AB Sbya med begäran att informera anhöriga. Genom mäklarfirman ordnades begravningsformaliteterna och kl 18.30 hölls en ceremoni i Metodist Church,då besättningsmedlemmar tjänstgjorde som pallbearers. Så många av besättningen som kunde avvaras ombord med hänsyn till fartygets säkerhet var närvarande. Kransar inköpts att representera anhöriga, rederiet, mäklaren och besättningen. Jordfästningen ägde sedan rum på Town Cemetery i Woodbrook på en plats reserverad för sjöfolk, Block 4 West , där Lundquist fick grav nr 99 och Falbach grav nr 101. - Kl 18 märkte3e styrman Bewick ombord att det el. ljuset blinkade 3-4 gånger. Han kallades av maskinist Gissberg till 2e styrman Johanssons hytt ,där Gissberg uppehållit sig,och fann att det brann i Johansons garderob. Det visade sig att el .ledningar som gick genpm garderoben kortslutits.3e styrman släckte elden och rapporterade till befh då denne återkom ombord. 3estyrmanhade efter denna händelse beordrat avstängning av all el. ström från maskin.

Sön 21.2 kl 10 kom Lloyds surveyor Mr Cubitt, mr Redfern från Ministry of War Transport och mr Boyd från Messrs.Furness,Withy & Co ltd ombord för at att inspektera skadorna. Det överenskoms att provisorisk reparation skulle ske i Port of Spain., och att Furness,Withy & co skulle utföra arbetet.



A rough sketch of cabins concerned in the fire aboard mv Hjelmaren.

HJELMAREN 20.2.43

Skadorna i huvudsak följande: All inredning på BB sida av maskinkappen mid skepps, stuerts hytt och salongspenrtyt totalförstörts med all utrustning och personliga ägodelar. Endast några få papper och lite pengar räddats. Salongen,befälhavarens hytt och badrum och stuerts förråd med utrustning, inredning och proviant svårt skadats. Båtdäckets pch bryggans trädäck svårt förkolnade på undersidan. Ståplåtar och balkar förvridits . Därutöver har hetta, rök och vatten anställt betydande skador överallt ~~midskepp~~ midskepps.

Port of Spain 24.2.43

Pelle Möller

Befh

Crew List Egna kompl.

Befh Per Alexis Möller, Sthlm, 15.7.02 i Sköldinge.Bosatt % J.Hyde,Fenchurch Building,Fenchurch Street,London. 1e styrman ombord 20.3.41 och befh sedan 11.November 41. (Dödad 22.10.43 på Gripen)

1e styrman Carl Emil Schalling,Göteborg, 25.11.94 (22.12.41) 32 år t. sjöss. Förlorat sitt kaptensbrev vid skeppsbrott.

2e styrman I.MaA.Johansson, 35 år

3e styrman William Wright Bewick, 12.5.97 iNewcastle O/Tyne (12.5.42)

† Senior Chief eng. E.Lundhquist, 53 år,gift, 2 barn(På Sveaborg 9.4.40)

† Junior Chief eng. Johan Falbach,16.10.12 i Bergen (Fadern Johan Falbach bosatt Sten Kjeldegaten 2,Bergen)

1e maskinist Karl Olof Sandström, Långelanda, 25.6.17 i Gtbg (9.2.42) Does not possess a certificate as engineer.

2e maskinist Karl Eskil Gissberg, Stockholm, 11.2.19 i Tuna (22.6.42)

Elektriker A.E.Granath, 39 år

Stuert Sven Hjalte Gunnar Waern, 27 år

Kock M.Harrop, 20 år (Engelsman)

Salongsuppassare S.Taylor,New Zealand, 24 år - paid off 24.2.43

Mässuppassare Rolf Ingvar Andersson, Örgryte, 20.9.22 i Gtbg, (13.2.43)

Stuertsbiträde A.W.Underhill, 16 år - Engelsman.

Båtsman N.E.Olsson, 30 år

Timmerman G.V.Olsson, 50 år

Matros H.G.Johnsson, 26 år

Matros G.T.G.Fredriksson, 24 år

Matros K.G.F.Larsson, 27 år

Matros S.C.Storm, 28 är

Lättmatros A.K.V.Bladh, 22 å4

Jungman W.Whyl, 20 år, holländare - paid off.

Jungman John Egon Karlsson, Karlshamn, 21 år, 24.6.21 i Åryd (16.7.42) Nattvaktman vid brandens utbrott.

Motorman S.Lundquist, 21 år

Motorman S.Andersen, 23 år - Dansk

forts

HJELMAREN 20.2.43

Forts crew list.

Motorman G.A.Ritz, 35 år
Motorman B.E.Persson, 41 år
Motorman N.A.Ekström, 20 år
Motorman Allan Ragnar Alexandersson, Gtbg, 21.3.20 i Gtbg (3.2.43)

DAMAGE REPORT

This is to certify that I, theundersigned, at the request of Per Alexis Möller, master of the mv Hjelmaren and on instructions from Messrs.G.F. Huggins & Co Ltd - Lloyds agents - did on the 21st Febr. 1943 proceed on-board the above vessel in Port of Spain harbour to examine damage stated to have been done by fire. I was informed that the accomodation on port side of amidships house was discovered to be on fire att approx.1.00 a.m on Febr 20th. The ships fire fighting appliances were immediately brought into action and a fire fighting tug summoned from Port of Spains Harbour Department. The fire was eventually brought under control att approx.3.30 a.m the same morning,but despite all attempts made to save them, the senior and junior chief engineers,who were trapped in their cabins, lost their lives. On examining the damage I ound that:

The fire had been confined to the port side of the amidships accomodation the cabins on main deck and boat deck being practically burnt out and the saloon and captains accomodation on the STB side of boat deck badly damaged by fire and water.
The following are the details of the damage:

Captain's cabin (STB side of boat deck):
Inboard bulkhead paintwork badly scorched and charred. Deck head paint-work scorched & charred. Personal effects damaged by smoke,heat & water.

Captain's bathroom.
Painwork badly charred & blistered, el.fittings & wiring destroyed,

Entrance to captain's accomodation:
Paintwork badly charred & blistered, el. fittings & wiring destoryed, Black-out screens & fittings destroyed.

Saloon :

Generally badly damaged. Port side of Plywood panelling burnt out and STB and after bulkheads badly burnt,forward bulkhead charred, panels on deck head burnt out and wooden deck head charred for depth 1/4". Carpet & oil cloth on deck destroyed by fire & water. Sideboard with fittings & contents destroyed, one easy chair, 2 arm chairs 2 small chairs, 2 tables, 1 settee badly damaged,saloon clock on after bulkhead destoyed, ports on forward & after bulkheads charred.

HJELMAREN 20.2.43

Stewards room,on port side of boatdeck:
Room completely gutted by fire, personal effects destroyed.Deck head charr-ed to depth of approx 3/4". El fittings destroyed

Pantry

Pantry, including all furnishings & fittings completely gutted by fire. Deck heads charred to depth of approx. 3/4" El.fittings destroyed.

Exterior of house on boatdeck,port side:

Paintwork on port and after bulkheads charred,companion ladder to bridge charred, outside door to pantry & stewards room burnt, wooden black-out screens around engine room skylights burnt & charred. 2 ventilators on port side & 1 ventilator on STB side of skylights burnt & charred, mast & boom for port lifeboat burnt at ends, awning spars at forward end of boatdeck charred, paintwork on forward side of silencer at base of funnel charred.

Bridge deck:

Bulwark at after end of bridge port side badly charred.
Wood stanchions of protective bulkhead at after end of bridge charred.
Main deck, port side:
All accomodation on port side amidships comprising cabins of senior chief engineer, junior chief engineer, Ist engineer, 2d engineer,electrician, messroom for officers, pantry & small engineers store completely gutted by fire. All furnishings & fittings of above rooms completely destroyed. Personal effects of above officers destroyed. Deckhead of above rooms badly burnt and loose at angle iron beams. Bathroom on after end hatch has door burnt and paintwork charred. Port side alleyway completely gutted and engine room bulkhead buckled, stewards store at forward end of deck house badly damaged,bulkheads & stores burnt, stores in above room de-stroyed by water and heat, lower store damaged by water.

Engine room:

Engine room casing badly buckled and charred port side from main deck up imcluding skylights, ventilatrors and runaway for lifting gear.
Paintwork on STB side of casing charred.

STB alleyway

Paintwork charred at forward end of inboard bulkhead (Eng.room casing)

Galley, ~~port side~~ STB side.

Paintwork on inboard side charred.

I recommend that as a temporary repair:

The captains acc. be cleaned up and pained.
The saloon be cleaned up, repaired and fitted with such furnishings as to make same haibitable. forts

HJELMAREN 20.2.43

The bathroom on port side to be cleaned up and repainted.
The acc. on port side to be torn out and cleaned up as far as possible.
Acc. for officers to be provided on STB side by sleeping 2 in each cabin until vessel reaches a port where permanenet repairs can be affected.
Black-out screen around eng. romm skylights to be repaired and sundry repairs to boat deck to be carried out.
Temporary lighting circuits & fittings to be supplied for saloon,captains accomodation etc. Temporary ladder to be made for passage from stewards store to saloon.

For and on behalf of
Geo.F.Huggins & Co Ltd
John Bach

Stämpel:
Lloyds agent
Trinidad.

MARITIME ENQUIRY Ink.KK 14/7-43

Held onboard the mv Hjelmaren 25th Febr 1943,11 a.m

Mr John William Ball, Secretary to the Sw.Consul, D.McBride.
The master declared that the engine room log book was lost in the fire and he produced to me the charred remains of same.

Master Möller: I had been talking to Lundhquist and retired to bed at about 11 p.m. I remained awake until about midnight,when the crew came back from shore in the launch. I was told that mr Falbach was in the launch,but I did not actually see him. I talked to some of the crew from the launch, incl. mr Gissberg. I went to bed shortly before 1 a.m and I am of the opinion that all other members of the crew did like-wise,except the night-watchman. I woke approx 2 1.m by smoke fumes filling my cabin. I went out to the boatdeck and found that the smoke appeared to be coming from the port door leading to the stewards dept. and also to the staircase leading to the engineers quarters. I went further aft and met several crew members.I made sure that aggangements had been made to start the pumps and I connected the hose on boatdeck. As soon as I was satisfied the pumps were working and water brought to bear on the fire, I asked that a check-up be made of the crew,and then found that Lundhquist,Falbach and Ritz could not be accounted for.I was informed that Ritz was ashore and that everything pointed to the fact that Lundhquist & Falbach were in their cabins,and that unsuccessful attempts had been made to release them. The fire still raged and was spreading in spite of the fact taht another hose had been coupled in and was playing on the fire.In addition a bucket line had been formed. Although members of the crew told me they had tried to get near the cabins,I made several attempts myself but without success owing to heat

HJELMAREN 20.2.43

and heavy smoke. By this time the police patrol launch came alongside and also a naval patrol launch,which latter was trying to get her fire fighting appliances to bear on the fire but could not get near enough owing to the heat.It was now reported to me that the fire was spreading toward the engineroom,and actually I saw flames coming up through the engine room skylight.As I realized the danger of inflammable oils catching fire and also possible explosion, I ordered the STB lifeboat to be launched and 3 me to stand by in the boat. This was a precaution so as to be able to pick up the crew in the event of the worse happening. The rest of the crew continued to fight the fire and in some places were getting a bit of headway. About 3.45 a.m the harbour tug " St.George" came alongside and brought 2 big hoses aboard.Soon after this the fire was under control and at about 4.30 it was possible to make a search of the place where the fire hade been. The accomodation were thoroughly burnt out and Lundhquist and Falbach were found dead,each in his own cabin,and I gave orders that heither must be moved until the doctor arrived from shore. I ordered 3 of the crew to be on guard against fresh outbreaks of fire and ordered the engineers to keep the pumps working. The doctor advised me that the death of Lundhquist and Falbach must have occurred very shortly after the outbreak of the fire. He also said that he would arrange for the removal of the remains, but that could not be done before thepolice nade their investigations.I came ashore and contacted the agents, the sweish consul a.o interesetd parties, sent a cable to the owners to advice next of kin. The bodies were brought ashore and arrangements made through the agents for interment,whick took place at the town cemetery at Woodbrook in the place reserved för seamen. I am uanble to state the cause of the fire,which matter the ploice are investigating.

Ist officer Challing: I retired to my cabin at about 00.30 a.m 20.2 and was awakaned at about 2.30 by the messboy. He called me, saying that there was a fire onboard. I came out and saw crewmembers near the fire and I joniaed them over on the port side.My cabin is on the STB side. Sandström and Gissberg told me that the two chiefs were still in their cabins and we must get them out. Sandström and I tried to get into the alleyway where the cabins were but we could only get 10 yerad or so inside owing to the terrible dense smoke.I feared Sandström might suffocate as he was in front of me so I pulled heim back out on deck. We then manne the hoese and did all possible to fight the fire.The harbour tug came alongside and brought two hoses which helped us to put the fire out and prevent it spreading.

3d officer Bewick: I was called at about 2 a.m by the 2d officer.I came out on deck and helped to couple the hoses and fight the fire generally.

HJELMAREN 20.2.43

I was told that two engineers were trapped in their cabins and hade been burnt. I later looked into these cabins and saw them, -At 6.p.m same day whilst the master and officers were attending the funeral, I was sitting in my cabin in STB alleyway amidships.I noticed the el.lights flicker 3 or 4 times and then go out. I heard me Gissberg,who was in the 2d officers cabin which is next to mine,call out "Styrman!" I went to him and he told there was a fire ih the 2d mates wardrobe.I had my torch and I saw it was a short circuit in a plug point. I put it out with water.I told Gissberg to discennect all lights from the engine and examine the seat of the fire every few minutes until the return of the captain which was about 7 p.m.

1st engineers Sandström: I went to bed at about 12 to 1 a.m.The messboy woke me up shouting:"Fire." My cabin was full of smoke.I went to the 2d engineer Gissbergs cabin just outside my cabin and found him asleep and woke him up. I then tried to getinto mr Lundhquists cabin but by then flames were coming out of Gissbergs cabin which prevented me getting through. I know Lundhquist was in his cabin because I saw him go to sleep and I heard him snore. I turned back along the alleyway to the engineroom to geta fire extinguisher.I got one but could not get along the alleyway further than my cabin. I went out on deck,ran raound as far as Gissbergs cabin and emptied the fire extinguisher into his cabin through the porthole. I then got another from the mess corridor and again ran to the same porthole and emptied it. I then went to the engine room and started the pump. Then I went up and helped with the hoses etc. I saw Falbach come aboard and saw him going int the alleyway.In my opinion he appeared sober.

2d engineer Gissberg: (Musthave been dead drunk)
I am very indefinite as to what happened when I went into my cabin about 1 o'clock. I don't know if I went inside or where I slept. The first thing I remember about the fire was when Sandström was helping me outside through the smoke. I remember nothing before that. When outside Sansdtröm told me that Lundhquist and Falbach were trapped in the fire. I tried to go back but the fire was too great. -I came back from shore with Fahlbach and we parted company on deck. I do not remember If I went into my cabin or lit a matsch or a cigarrette.

O.S John E.Karlsson: Came on duty at midnight as watchman and at about 1 a.m I saw a flame on the port side near the Stewards cabin and the pantry. Calling the crew I immediately went aft for fire extingusiher. I got one and poored it through the door on the boat deck onto the fire coming from below. Afterwards I helped man the pumps.I heard that 2 engineers were trapped in their cabins at about 2.30 a.m

HJELMAREN 20.2.43

Mess Steward Rolf Ingvar Andersson: I went to bed at about 1.15 a.m 20.2. I was awakaned by smoke at about 2 a.m I was sleeping in the stewards quarters.I looked down to find the cause and noticed first a fire beneath the staircase. I ran out on to the boatdeck,made for Sandströms cabin and called him out. Then I tried to get back to the chief engineers Lundquists cabin but it was much too hot and too much fense smoke. I went back along the alley and met Sansdtröm with a fire extinguisher. I then went over to STB and woke the chief officer. I also helped with the hoses. Before going over to the chief officer, I wnt outside the porthole of Lundquists cabin.It was too hot to get near to it but I called out to him and he coughed once or twice. I could not look in as there was too much smoke and my eyes were bruning. I came back onboard with Fahlbach and in my opinion he was drunk. Sandström told me he was in his cabin before I went to bed. I passes Lundquists cabin when going up to mine and noticed his door standing open. I did not take particular notice of any other. The fire was out at 4.30 or so. I geard that Fahlbach had locked his door,so next day in the debris I found a piece of wood of the door and the lock itself,from which I noted that same was so locked that it could not be opened from the outside.

Motorman Alexandersson: I came onboard from shore in the launch with Fahlbach and others at about 00.10 a.m.20.2. I was sober but Fahlbach hade had quite a lot of drink,but was not drunk. I went stright to my ~~cabin~~ bunk which was in Sandströms cabin. After taking off my clothes I went out on deck again for air after about 5 minutes. Then I met Fahlbachon his way to his cabin, He walked allright and went in and closed the door. He never before, to my knowledge, closed his door and this is why it struck me. I then went to my cabin and lay down. Anderssen, Sandström and ~~Gissberg~~ Gissberg came in and had a few drinks.Andersen went first.Then Lissberg went away.Anderssen was not sober in my opinion ,Gissberg was not quite as bad as he. I went to sleep on the settee. About 2.1m. someone came into the cabin and awakened Sandström,shouting: "Fire,Fire!" Sandström went out and I went back to sleep. I was awakened by a loud bang and I saw smoke and fire passing the door which was open going along the alleyway. I crawled out of the cabin and along the alleyway on my stomach,due to heavy black smoke.When passing Fahlbachs cabin I reached up my hand to try and open his door but it was locked. I then got out on deck and gave a hand with fighting the fire. I am 6′3″ tall,and the handle of the door to Fahlbachs cabin is approx.2′3″ from the floor.

J.W.Ball.Secretary to the Royal Swedish Consul D.McBride:

It was impossible to determine tha cause of the fire as all debris

HJELMAREN 20.2.43

had been removed (25.2) and the rebuilding of the cabins commenced. However from the evidence given, I am of the opinion thatthe fire started in Gissbergs cabin,due possibly to faulty wiring of the elctric installation.

KK memorial 18.8.43

(I sin skildring åvhändelseförloppet nämer konsulenten inte ett ord om att flera man var berusade vid tillfället.)

Orsak: Kan ej med ledning av enbart sjöförhörsprotokollet med någon grad av säkerhet bestämmas.Antingen har en av de från land kommande maskinisterna handskats ovarligt med eld innan personen ifråga gått till kojs, eller också kan branden ha uppstått genom mågot fel på den el installationen.

Ex officio
Bo Bergström

Kapten Möller nedskjuten 22.10.43 Eget

Hjelmarens befh sedan 11.11.41, Alexis Möller,dödades 22.10.43 på hemresa från England då Aerotransports kurirplan Gripen sköts ner av tyskt jaktflyg och störtade på Hållö vid Smögen. Bland de dödade var även motorman Elon Olsson, ex Hjelmaren. -Hjelmaren fick som befh efter Möller aug 43 kapten Karl Erik Ohsman,Malmö tidigare 1e styrman på Atland. (Se Atland 25.3.43)

Historik

Motorfartyg på 2382 brton byggt 1922 vid Götaverken i Göteborg av stål. L.95,2 B. 13,3 Tillhörigt red AB Rio (B.Lenberg) i Kungsbacka -inreg.den 19.12.40 - som 24.1.43 för 1.800.000 kr köpt Hjelmaren från red AB Soya (Otto Wallenius) i Stockholm som i dec 41 för 1.500.000:- köpt fartyget från Red AB Transatlantic i Göteborg för vars räkning Hjelmaren byggts. Öpen shelterdäckare med kort back,rak stäv, kryssarakter, 3 för-& 1 akterlucka, skorstenslös, med hög stormast och 2 korta pålmaster. I typen påminnande om en liten "Suecia". Systerfartyg till Kolsnaren. En 2-takts 6 cyl. enkelverka nde Polar Dieselmotor på 1600 ihkr. 4660 ton dw. Hjelmaren gick på provtur 28.10.22, Kolsnaren den 17.5.23. De 2 minsta motorfartygen i Transatlantics flotta. Kolsnaren såldes f.ö samtidigt som Hjelmaren till red AB Soya dec 41 och fick namnet Rigoletto.På sin vidare vandring kom Kolsnaren i nov 47 till RÅÅ Red AB i Råå och fick namnet Jobeurg, i febr 51 till Bifrost i Göteborg och fick namnet Petersborg för att i dec 57 lämna Sverige med namnet King On ,såld till Chip Hwa Shipping Co i Singapore. - Hjelmaren grundstötte 23.1.38 vid Dröbak och spärrade Oslofjorden i 3 dygn innan hon flottogs med omfattande bottenskador som kostade 195.000 kr att reparera. - På resa NY - Gtbg fick Hjelmaren den

HJELMAREN 20.2.43

18.10.39 i Nordatlanten skansen halvt vattenfylld och förlorade däckslast av fatgods i 12 Beauforts SW orkan. Hon kom 26.10 till Kirkwall och låg där för reparation till 2.11 innan resan mot Gtbg fortsattes. Befh Gustaf Henrik Edin, Gtbg. - Den 1.2.40 på resa Kirkwall-Manchester gick Hjelmaren på grund men flottogs utan större sakdor. - Den 9.4.40 befann sig Hjelmaren på resa NY- Göteborg med full last av styckegods och blev liggande i Kirkwall ända till 21.6 i väntan på order. Måste sedan lossa hela lasten i Manchester och sattes för resten av kriget i tidsbefraktning för Ministry of War Transport . Den 15.9.41 övergavs hon av besättningen då en tysk ubåt dök upp. (Se 15.9.41) - I övrigt klarade hon sig från direkta krigshandlingar under 5 år utanför spärren med inkompetenta utländska maskinister körde ner maskineriet med oupphörliga maskinhaverier som följd. Vid ett tillfälle låg fartyget 4 månader i Liverpool för maskinreparationer och vid ett annat tillfälle ett halvår i Halifax. -Den16.10.44 meddelade UD till Londonbeskickningen att fartyget bytt namn till Braila,men då var hon ute i konvoj på Atlanten på väg till Halifax. Konsulatet i New York telegraferade 3.12 44 till UD :" Advices no change yet namne Hjelmaren." - Den 9.2.45 informerades War Transport och agenter att ingen namnändrig till Braila ännu skett.- Den 15.12.44 var Hjelmaren med last av 1800 ton socker under lots ledning och med bogserbåtsassistans på utgående från San Domingo i Västindien då hon i hård SO vind drev på grund sedan ena bogserbåten fått bogerkabeln i sin propeller. Hjelmaren hade ingen startluft till maskin och drev på grund kl 14.58 med aktern. Den 16.12 sprängdes ankarkättingen och fartyget drev på grund i hela sin längd och blev stående hårt på i 16 dygn. Först 31.12 kunde hon efter omfattande läktring av last dras loss och dykare kunde börja undersöka botten. Sedan cementkistor byggts i rum 4 och i maskin under jan 45 kunde fartyget i början av februari 45 gå till NY. Vid sjöförklaringen 6.2.45 på vicekonsulatet i San Pedro de Macoris, San Domingo, framkom att maskinchefen varit berusad nere i maskinrummet och att flera av däcksmanskapet ockås varit spritpåverkade den 15.12.44 och en hjälpmotor var ur funktion och därmed ankarspelet. Chefen ombord hette Carl Olof Kljörling,Sthlm, 14.4.00. Befh var Karl Erik Ohsman,Malmö f-21.2.12. - Endast prov. reparerad fortsatte Hjelmaren sin chartertrafik för War Transport till hösten 1945. På ingående till Cheasepeak Bay på resa Mobile -Miami-Newport News i barlast kolliderade Hjelmaren 6.11.45 i lugnt klart väder kl 21 med mötande USSR Victory,som hade italienska krigsfångarombord, och fick svåra skador. Hjelmarens STB-signal besvarade med STB-signal och Victory rände kl 21.19 in i hennes BB bog som klövs till 3/4-delar i höjd emd klyset så att ankaret klämdes in i förpiken,som vatten fylldes.Victory fortsatte utan att ta notis om kollisionen. Med sakta fart gick Hjelmaren in till Tampa Bayoch ankrade.Kollisionsskottet hade hållit.

HJELMAREN 20.2.43

Reparationen i Mobile,Alabama tog 5 veckor. Sedan lastades 2800 ton kol i Newport News för Gävle och den 6.1.46 kom Hjelmaren hem till Sverige då hon lade till vid Fredriksskans i Gävle för lossning. Befh Ohsman. - Hon var lappad och lagad med cementkistor och provisorier överallt och stäven var illa tilltygad. Kapten Ohsman hade sin amerikanska hustru med sig hem. Det fanns 6 sjökaptener i besättningen, mönstrade som matroser för att komma hem,och en av dem hade sin amerikanska hustru med sig som kokerska ombord. Resan Newport-Gävle tog 22 dygn. Efter lossning gick Hjelmaren till Oscarshamns varv för fullständig reparation och utbyte av huvudmaskinen mot en ny på 2800 ihkr från Lindholmens varv. Den 31.1.46 arstadsbelade SE-bakken fartyget på grund av att red AB Rio gått i likvidation men i juni 1946 såldes Hjelmaren för 1.925.000 kr till Red AS Braganza (Alf Mortensen) i Oslo och lämnade Oscars hamns varv som Inger Marie av Oslo,sedan den nya ägaren övertagit skulderna. Hon var då genomgående förnyad och moderniserad efter krigsårens vandalisering. - 1952 såldes Inger Marie till Skibs A/S Cargo (Botvid Ohlsen) i Oslo och bytte nmant till Frigg. 1956 åter ägarbyte till Johannes Presthus i Bergen som satte fartyget i fart på Fjärran Östern med namnet Mariko. 1965 blev hon Coral Sea av Panam, såld till West Sea Corp, och 1967 utan namnändring överförd på Peseta Shipping Corp i Panama.

Krisgshaverier
se 15.9.41

EMILY 23.2.43

LÄCKAGE I TANKAR OCH FÖRPIK EFTER TVÅ MINEXPLOSIONER I ROTTERDAMKONVOJ

Journalutdrag

Tis 23.2.43 kl 14.15 lättat ankar och fortsatt under Elbelots ledning på resa Gävle-Rotterdam med last av järnmalm. Marinofficer och singalmatros ombordkommit i Cuxhaven kl 16.15. Lämnat Elbelotsen vid Elbe III boj kl 17.20. 23.35 "minexplosition" i närheten av fartyget.

Ons 24.2 kl 10.30 minexplsition i närheten av fartyget.Vid pejling upptäcktes att fartyget sprungit läck i förpiken och tank 1 & 2.

Tors 25.2 Pejlat förpik och tankarna 1 & 2.Vattnet c:a 6″ i förpiken och tank I,c:a 3″ i tank 2 per dygn.

L.Wahlner 1e styrman — Hj.A.Jönsson 2e styrman — ss Emily 10.3.43 A.Lokrantz Befh

---

Besiktning

2.4.43 besiktigades Emily i Gävle av Lloyds surveyor,ing. Torsten Bülow, jämte ing.Bengt Carlsson och fartyget erhöll sjövärdighetsbevis för 6 månader,förutsatt att ångaren inom denna tid blir torrsatt och permanent rep. "Ångaren är f.n på väg till Rotterdam", skrev And. Smith's rederi,Sthlm 5.4.43 till SKN, " och så snart lämpligt tillfälle att torrdocka henne erbjuder sig,skall jag vidare meddela Eder." (Den 9.4.43 grundstötte Emily vid Gyllenlövs Flak utanför Möen och fick stora bottenskador)

Besiktningsinstrument.

(I samband med reparationen efter grundstötningen 9.4.43) I torrdocka vid Sölvesborgs varv 21.4.43 besiktigad av ing Sten Haeger som skrev: " Vid besiktningen framgick det att fartygets bottenskador efter grundstötningen voro så betydande att skadorna från minexplosionerna i febr 43 helt gingo upp i grundstötningsskadorna och på så vis försvunno. På grund härav träffade undertecknad överenskommelse med de vid besiktningen närvarande representanterna för rederi och civilassuradörerna,att ingen del av grundstötningsskadorna skulle hänföras till minexplosionerna,vilket haveri således kan förfalla.Ej heller komma mågra som helst kostnader att åsamkas fartyget från fartygets dockning i Sölvesborg med anledning av minexplosionerna." Totalkostnaden för grundstötningsskadornas reperation belöpte sig till 125480:- till vilket kom reparation av skador från en kajkollision i Waalhaven i Rotterdam 19.3.43 = kr 7620:-

Se vidare Emily 9.4.43 Slutreglerad på SKN 9.9.44.

Egna noteringar

Minor & smör på Västkusten

9-22.2.43 inrapporterade Västkustens marindistrikt 431 drivminor,varav fram till 22.2 269 sprängts. Många minor torde ha dubbelrapporterats.

EMILY 23.2.43

I slutet av februari 1943 drev 400 st 15-kilos smörlådor iland vid Lökken på Jyllands västkust tillsammans med 58 minor, 250-liters ölfat och mängder av Adrenalintuber. I stormar i början av mars 43 fördes 5 ton lådor med New Zeeländskt härsket smör in i skärgården vid Strömstad, Bovallstrand och Ulebergshamn .

Historik

Se Emily 14.12 42

Övriga krigshaverier:

Bombskadad 11.4.44

BROSÄTER 26.2.43 25% krig

AV MINFARAN TVINGAD GÅ INNANFÖR HALLANDS VÄDERÖ - GRUNDSTÖTT OCH VRAK

Rapport

Avgick Rotterdam mån 22.2.43 destinerad till Göteborg. Rumslast av 1099 ton koks Däckslast av 351 ton koks till 4 meters höjd föröver, 3½ ms höjd på akterdäck Djupg F 14' - A 17'6". 19 ombv.
Grundstött fre 26.2 kl 04.20 med 8 knop på 4-metersgrundet Orteskären vid Hallands Väderö i SW vind med grov sjö och mulen disig luft. 2e styrmans vakt. Utkik på backen. Ingen lots ombord. Kompassjustering i Rotterdam den 15.2.43. Deviationen för kurserna i denna rapport 1° Ostlig.
Orsak: Mörker, disig väderlek, kraftig strömsättning.
Sista ortsbestämning: 26.2 kl 03.30 vid Kullens fyr Magn kurs därifrån N 43° O, distans c:a 6 mil. Inga lodningar timmarna närmast före Grundstötn.

Journal

Mån 22.2 kl 15.05 avgått från Rotterdam för anslutning till konvoj vid Hook van Holland.
Tors 25.2 09.55 lämnat lotsen vid Malmö redd, satt logg = 0, gått efter pejlingar.
Fre 26.2 02.04 passerat minspärren vid Viken Logg = 33,6.
03.30 Kullens båda fyrar överens, distans 0,6'. Logg = 45. Tilltagande sjö Mulen disig luft. Kl 04.00 slagit stand by på maskintelegrafen. 04.19 läst av loggen = 51. Kl 04.20 observerades landkontur i mörkret rätt förut. Lagt rodret hårt BB och slagit full back i maskin, men sedan omedelbart slagit full fart framåt, enär fartyget var så nära land att det inte kunde stannas i tid och enda möjligheten var att med BB gir försöka klara land. Då fartyget girat något mer än 90° törnade det på grund. Stoppat maskin. Fartyget krängde hårt BB och den mycket grova sjön bröt över. Fartyget högg mycket hårt och då kantringsrisk ansågs föreligga skickade besättningen i STB livbåt som sedan förtöjdes i lä av fartyget. BB båt sjösattes av befälet och båtsman och förtöjdes vid STB båt. Sänt nödsignaler, pejlat och lodat runt fartyget varvid konstaterades att djupet var sådant att omedelbar fara ej förelåg, varför beslöts att 1e styrman med 6 man skulle segla in till Torekov för att sända efter bärgningsbåt. Kl 06, sedan det ljusnat något, och svar på nödsignalerna ej erhållits, avseglade båten. Det hade då stillnat något och sjön lagt sig betydligt varför besättningen åter fick komma ombord för att bärga sin tillhörigheter som ställdes midskepps i avvaktan på att Torekovs livräddningsbåt skulle komma ut. Den kom vid 08-tiden och tog iland en del av besättningen. Vid 16-tiden anlände "Dan" till strandningsplatsen. Det hade då åter blåst upp och Brosäter började brytas midskepps. Ingenting kunde i

BROSÄTER 26.2.43

rådande väder uträttas varför resten av de ombordvarande nu medföljde livräddningsbåten in till Torekov där inkvartering ordnats i samhället.

Lör 27.2 Befh och representanten för bärgningsbolaget gått ut till fartyget och funnit att detta brutits av på mitten och att bärgning var omöjlig. Livbåtar och div. inventarier lämnades i ortsbefolkningens vård varefter besättningen sändes till Göteborg.

Göteborg 2. 3.43
K H Stolpe
Befh

Sjöförklaring i Göteborg den 5.3.43 kl 10

Sakkunniga, Lotskapten K P Kullander & hamnkapten Sven Lundmark.
Advokat Tage Zetterlöf för SKN.
Advokat Erhard Westman för Ocean (Kaskoassuradör).
Fartyget försäkrat i SÅAF, Ocean, Norrlands Ångfartygsassuransförening & Sydsvenska Ömsesidiga Ångf försäkr bolaget.

Frågor: 1) Närmare lokalisering av strandningsplatsen?
2) Räknades ej med eventuell strömsättning?
3) Syntes varken Hallands Väderö eller Vingaskärs fyrar?
4) Fanns det ingen möjlighet att erhålla ngn ledning genom pejling av Kullens fyr?

Befh Stolpe: Vid passerandet av Kullens fyr hade Stolpe befunnit sig i karthytten och där hört sirenljudet från fyren. 1e styrman hade vakten på bryggan. Med beräkning att Kullens fyr befunnit sig på 0,6′ avstånd, sattes kursen rv N 39° O på Vingaskärs fyr (= magn N 43 O). - 2e styrman Hilmerson övertagit vakten kl 04. och hade 04.19 kommit in i karthytten och meddelat befh att loggen visat 51. Stolpe då beräknat att fartyget befann sig 3′ från Vingaskärs fyr, men ingen ombord hade då iakttagit något sken från denna fyr eller hört någon mistsignal från fyren på Hallands Väderö. Omedelbart efter det 2e styrman lämnat rapporten och avlägsnat sig, kom hanånyo in till befh i karthytten och anmodade honom att komma upp på bryggan. Då befh kom ut på bryggan fick han se land ca 100 meter föröver och beordrade omedelbart hårt BB roder och slog full fart back i maskin. Landet föröver var norra delen av lilla Orteskär. När befh förstått att denna backmanöver skulle ta fartyget mitt på Lilla Orteskär beordrade han full fart framåt men under BB-giren rände fartyget upp på 4-metersgrundet NW om Orteskären. Senare kastades fartyget av sjön längre in mot land för att slutligen fastna strax öster om 4-metersgrundet. - Vid bestämmandet av kursen vid Kullens fyr hade befh inte räknat med någon strömsättning enär han iakttagit att någon ström ej fanns i Öresund. Under resan från Rotter-

BROSÄTER 26.2.43

dam hade Brosäter haft sällskap med samma rederis ångare "Marianne" för att de vid minsprängning skulle kunna bispringa varandra. Marianne hade i regel gått några 100 meter akter om Brosäter. Så snart Stolpe hade fått se land hade han givit varningstecken till "Marianne" som då börjat backa och undgått strandning men ändå kommit så nära land att hon fått grundkänning. ((Se Marianne 26 2 43)) - Deviationen på Brosäters kompasser hade borttagits i Rotterdam varför kompasserna under resan inte varit fullt tillförlitliga.

1e styrman Rimner: Vakt på bryggan då Kullen passerades varvid han bestämt avståndet till fyren genom 4-streckspejling. Han hade inte räknat med ngn ström. Hållit utkik efter Vingaskärs och Hallands Väderös fyrar men ej kunnat se något sken från dem och han hade förgäves lyssnat efter ljudet av skott från Väderöfyren. Att Brosäter kommit så mycket ur kurs måste ha berott på stark strömsättning.

Chiefen Öhman: Haft frivakt vid grundstötningen och väckts i sin hytt.

2e styrman Hilemrsson: Övertagit vakten kl 04 från 1e styrman (26.2) och låtit styra fartyget efter den kurs 1e styrman lämnat honom. Inte siktat något fyrsken och inte hört ljudet av skott från Väderö fyr. Sikten varit medelgod, d.v.s han hade kunnat se ungefär 2- 3 distansminuter föröver. Då land först kommit i sikte hade han inte sett något fyrsken. Först en stund efter grundstötningen hade han iakttagit skenet från Väderö fyr.

Maskinist Abrahamsson: Vakthavande i maskin vid grundstötningen. Kort före grundstötningen hade order givits från bryggan om Stand By. Utfört de order han mottagit omedelbart.

Matros Johnsson: Till rors från kl 04 den 26.2. Hållit beordrad kurs. Han hade kunnat se ett par båtlängder föröver vid tiden närmast före grundstötningen. Kort före grundstötningen fått order om dikt BB roder.

Lättmatros Elfgren: Utkik på backen. Mycket mörkt och disigt. Endast kunnat se ett kort stycke föröver, ca 100 meter. Fått syn på land först då Brosäter börjat gira BB hän. Strax dessförinnan iakttagit att "Marianne" kom efter Brosäter på ca 100 meters avstånd.

Crew List

Befh Karl Hugo Stolpe, Geijersgatan 7A, Göteborg, 12.9.01 (Maj 40) gift
1e styrman Karl Gerhard Rimner, f - 09
2e styrman John Hilding Hilmersson, Åkerrensgatan 9, Göteborg, 24.8.87
Chief Karl Einar Öhman, f- 01 (28.12.42)
Maskinist Axel Olof Pontus Abrahamsson, f -88 (4 mån)
Stuert John Gottfrid Åkesson, f- 13

forts

BROSÄTER 26.2.43

Crew list forts

Kock Olof Tyko Hedblom, f- 20
Båtsman Johan Peter Åkesson, -96
Matros Otto William Johnsson, Havakulle 1, Märserum, Åryd, 25.1.20 (7 mån)
Lättmatros Sven Ivar Elfgren, Skomakaregatan 13, Luleå, 15.12.19 (Nov 42)
Lättmatros Arvid Bertil Valentin Nyberg, Norrby, V:a Tryserum, 4.2.18
Jungman Karl Stig Söderberg, Klapparvik, Söderhamn, 16.4.20
Jungman Arthur Aron Axel Johansson, Skägg,Västkinde, 1.7.20
Donkeyman Karl Johan Valentin Johansson, - 94
Eldare Bertil Rudolf Andersson, f - 12
Eldare Gustaf Hjalmar Gustafsson, f -07
Eldare Ernst Rickard Nilsson, f- 96
Maskinelev Kurt Allan Evert Andersson, f- 25
Mässuppassare Karl Gustav Ingvar Forsman, f- 19

KK memorial 8.5.43

Orsak: Vårdslös navigering från befh sida och i viss mån försumlighet från vakthavande styrmannens sida.

Redan då fartyget passerade Kullen voro siktförhållandena sådana att fyrstationen avgav mistsignaler, vilket tydde på att dimma rådde i yttre delen av Skälderviken. Befh, som ända till någon minut före grundstötningen uppehöll sig i navigationshytten, lät det oaktat fartyget fortsätta med full fart, trots att det närmade sig det trånga gattet mellan Vingaskär och Torekov utan att inseglingsfyren eller Hallands Väderö voro synliga. Dessutom stannade han kvar i karthytten, fullt medveten om den dåliga sikten, och lät endast slå "stand by" på maskintelegrafen vid vaktbytet kl 04. Befh borde istället själv ha övertagit ansvaret på bryggan, saktat ned farten och, då fyrarna inte kunde upptäckas i dimman, ha låtot styrmannen igångsätta lodningen. - Vad vakth styrmannen beträffar, borde denne allaredan efter övertagandet av vakten kl 04 ha klart och tydligt låtit befh förstå att hans närvaro på bryggan var i hög grad erfordelig och därjämte reducerat fartygets fart. Istället sökte han förgäves upptäcka Vingaskärs blixtsken, vars mörka sektor (60,5 - 16,4) omöjliggjorde någon orientering när fartyget några minuter efter vaktombytet passerat lysgränsen.

Ex Officio
Bo Bergström

Hemställes att förklaring infordras från befh & 2e styrmannen.

Stockholm 26 maj 1943
W Berglund.
Sjöåklagare.

BROSÄTER 26.2.43

Brev till SKN från advokat Zetterlöf 5.3.43

(SKN:s ombud vid sjöförklaringen) §§§§ -- Orsaken eller orsakerna till grundstötningen den 26.2 förefaller svårbedömliga. Fartygets 1e styrman tog visserligen en 4-streckspejling vid Kullen, men denna kan,om ström varit rådande, ha givit ett i någon mån felaktigt resultat. Möjligen har fartyget befunnit sig något längre ut från Kullens fyr än som beräknats.Från Kullen sattes kurs mot Vingaskär, mellan Torekov och Hallands Väderö, för att fartyget skulle hålla sig i neutralitetsleden och för att risken för minor skulle vara mindre.Befälet ombord gör gällande att fartyget på grund en mycket kraftig ström sattes BB hän och framåt.Sikten har tydligen varit mycket dålig och varken Vingaskärs eller Hallands Väderös fyr observerades. Avmagnetisering hade skett på utresan vid Brunsbüttel och kompasserna hade därefter på resan till Rotterdam visat tecken på en varierande deviation. Innan fartyget lämnade Rotterdam hade kompasserna justerats och befh uppgav på min fråga att att den deviation som kan ha uppkommit vid avmagnetiseringg vid grundstötninstillfället var helt bortkompenserad .De sakkunniga föreföllo tveksamma rörande orsaken till grundstötningen. För egen del är jag närmast böjd att tro att strömsättning i förening med dålig sikt förorsakade att fartyget kommit ur kursen.

Kapten Stolpes svar på KK memorial den 10.6.43

-"Som svar på D.nr 1238, som jag erhållit genom mitt rederi, beder jag få framföra följande: Den 25.2 kl 22.05 lämnade lotsen som lotsat från Trelleborg.Jag manövrerade då själv tills att spärren vid Viken passerats, då jag gick in i karthytten för att vila Under 3½ dygn hade jag nämligen ej haft tillfälle att få någon sömn.Hela vägen från Malmö fyrskepp ,där lotsen lämnades, och fram till spärren vid Viken hade alla fyrar och bojar upptäckts på 4'avstånd.Jag gav order om de kurser som skulle styras och om tillsägning om sikten skulle försämras.Då Kullens fyr passerades hörde jag inne i karthytten att mistsignaleringen var igång.Då styrman kom in i karthytten frågad jag om sikten försämrats men fick till svar att den var densamma som förut. Jag gav då order om att bli tillsagd då 3 mil återstod till Vingaskär, om den ej förut blev synlig,samt att slå stand by till maskinrummet.Min mening var att , när denna distans tillryggalagts, skulle, för den händelsen att fyren ej syntes, maskinen stoppas och fartyget ev ankras upp. Att loda i detta farvatten vet jag av erfarenhet vara lönlöst då botten är så jämn att någon ledning av lodskotten ej kan fås.Då styrman, som hade vakten, underrättade mig att vi hade 3 mil kvar till Vingaskär,hann jag knappast resa mig från soffan där jag satt,förrän han ropade mig ut på bryggan. Jag kunde inte på luften se att sikten försämrats.Det blir ju alltid strålar

BROSÄTER 26.2.43

från lanternorna, men sådana fanns ej vid detta tillfälle.-Fyrpersonalen på Hallands Väderö fyr ,som senare kom ombord, berättade att de ej haft mistsignaleringen igång, emedan de ansågo det vara så klart att det ej behövdes.((Här har Bo Bergström i marginalen skrivit:"Betyder ingenting")) Då avståndet mellan Kullens fyr och Vingaskär endast är 9 sjömil, ansåg jag att vi skulle kunna gå 6 mil på loggen utan risk. Att det kan rinna så stark ström i dessa farvatten har jag aldrig hört talas om förrän efter strandningen, då jag talade med ortsbefolkningen.Hade mistsignaleringen på Hallands Väderö varit igång hade vi ju kunnat konstatera att tjocka rådde och hade naturligtvis under sådana omständigheter gått utanför Hallands Väderö.

Ombord ss Marianne 10.6.43
Hugo Stolpe
Befh

((Bo Bergström roat sig med att sitta och skriva om detta brev i tredje person med en blyertspenna och rättat språket som i en skoluppsats))

Tilläggtill KK memorial 29.6.43

---- "Vad befh försvar av sitt handlingssätt den 26.2 beträffar,kan detta icke rimligtvis godtagas.Hade befh, som han själv uppgiver, icke haft tillfälle till vila och sömn under 3½ dygn och därför uppehållit sig i navigationshytten , hade det varit hans oavvisliga plikt ur sjösäkerhetssynpunkt att icke bryta mot de internationella Sjövägsreglerna. Reducering av farten var därför ofrånkomlig, särskilt som fartyget skulle söka på ett sådant trångt och för strömmar utsatt hål som gattet mellan Hallands Väderö och Torekov under mörker och tjocka.Att därjämte lodningen skulle varit av noll och intet värde är heller icke helt med verkligheten överensstämmande.Visserligen äro bottendjupen i Skälderviken på kurslinjen Kullen-Vingas Skär ganska likformiga med sina 21-24 meter,men visar det oaktat siffrorna på den väg fartyget farmgått olycksnatten en viss tendens att öka mot sydvästra Hallands Väderö till skillnad mot vanliga vägen, där djupet efterhand avtager. En hel serie lodskott hade därför gjort navigatören uppmärksammad på förhållandena.I detta sammanhang bör även framhållas att enbart strömmen har icke kunnat sätta fartyget 11° ur kursen utan måste antingen felstyrning å kompassen eller också okänd deviation hava medverkat till den stora avvikningen från kursen.

Stockholm 29.6.43
Bo Bergström
Sjöteknisk konsulent

BROSÄTER 26.2.43

2e styrman Hilmerssons svar på KK memorial av den 8.5.43

(Odaterat, finns i avskrift endast i Gtbg Rådhusrätts protokoll 19.3.45)
Jag avlöste 1e styrman på bryggan kl 04 den 26.2. Horisonten tycktes klart markerad och ingen disa syntes å lanternorna. SS Marianne var c:a 1½' efter, och även dennas lanternor syntes klart, men det var mulen, tung luft. Jag frågade 1e styrman vad han ansåg om sikten. "Inte vidare god men vi ser ungefär 3 distansminuter," vill jag minnas att han svarade. Detta var också min absoluta åsikt, När jag vant mig vid mörkret, kommande från ljuset. Vidare meddelade 1e styrman att kapten vistas i karthytten för tillfället och skulle jag inget se före vi var 3' från Vingaskär, skulle jag varsko kapten om han inte dessförinnan kommit ut. Som jag emellertid inte fick syn på vare sig Hallands Väderö eller Vingaskär, lät jag avläsa loggen när ungefär 15 minuter gått av min vakt. Jag konstaterade då att fartyget gjort 6' från Kullen tvärs. Detta meddelade jag kapten och vände omedelbart ut på bryggan igen. Jag noterade då att klockan var 04.19. Kommen ut på bryggan tyckte jag det syntes en mörkning förut och ropade omedelbart på kapten att komma ut. På ögonblicket var kapten ute och vidtog manöver som framgår av sjöförklaringen.

Högaktningsfullt
J H Hilmersson
2e styrman ss Brosäter

Stämning den 7.2.45

7.2.45 instämde sjöåklagaren Gösta Berglund Brosäters befh Stolpe och 2e styrman Hilmersson att vid laga påföljd inställa sig vid Göteborgs rådhusrätt den 19.3.45 för att svara i mål angående ansvar å befh jämlikt 32, 292 och 293 paragraferna Sjölagen, för vållande av sjöolycka och ansvar å 2e styrman jämlikt & 79 Sjölagen, båda jämfört med artikel 16 i Kungliga förordningen av den 26 oktober 1906 angående åtgärder till undvikande av ombordläggning.

Målet 19.3.45 vid Gtbg Rådhusrätt, andra avd

Vid pårop lät ingen av de underrättade sig avhöra.
Advokat Zetterlöf, ombud för svarandena, anhöll om uppskov med målet till den 14.5.45 för avgivande av svaromål, mot vilken anhållan åklagaren inte framställde någon erinran.
Rådhusrätten uppställde målet att åter förekomma den 4.6.45

P M Ingivet 28.5.45 till Rådhusrätten i Göteborg
av svarandeombudet advokat Tage Zetterlöf.

I Mål sjöåklagaren ./. Sjökapten Carl Hugo Stolpe & 2e styrman John Hilding Hilmersson.

Forts sid8

BROSÄTER 26.2.43

Forts. från sid 7. P.M till Rådhusrätten

Brosäter avgick jämte ss Marianne och 4 andra ångfartyg i konvoj från Rotterdam på middagen den 22.2.43.Redan vid 18-tiden kom ett flyganfall mot kovnojen.En mängd bomber fälldes helt inpå fartygen men inga träffar noterades .Strax före midnatt minsprängdes eller torpederades ett av fartygen . Under den fortsatta färden längs Nordsjökusten bringade konvojens fartyg oupphörligt magnetminor att explodera i fartygens omedelbara närhet.Kapten Stolpe räknade till att börja med 40 stycken men höll därefter inte reda på antalet.Resan till Elbes inlopp tog närmare 2 dygn.Under denna tid befann sif Stolpe hela tiden på bryggan utan någon som helst sömn.Han vilade därefter medan fartyget under 6 timmar passerade Kielkanalen.Därefter befann han sig på bryggan i en oavbruten följd utan sömn till dess Brosäter passerade minspärren vid Viken kl 02 den 26.2. Risken för magnetminor kunde då anses över och han gick i navigationshytten på bryggan och lade sig fullt påklädd på britsen.Han befann sig i navigationshytten till omedelbart före grundstötningen men höll sig hela tiden á jour med navigeringen.Då han vid 02-tiden gick in i navigationshytten,gav han 1e styrman Rimner order att han, därest han skulle slumra till, ville bli tillsagd då Kullen passerades.Kl 03.30 varskodde 1e styrman honom om att man passerade Kullen och meddelade att avståndet var 0,6 distansminuter och att loggen visade 45.Stolpe gav 1e styrman order om att ändra kursen till N 43°O magnetiskt och tillsade honom att kontrollera kursen. Denna kurs, vilken tidigare uträknats av Stolpe, var avsedd att bära innanför Vingaskär. Stolpe ville inte,på grund av risken för drivminor, gå utanför Hallands Väderö.Han tilsade samtidigt 1e styrman att han ville bli varskodd då fartyget enligt loggen kommit 3′från Vingaskär.Han beräknade att denna position skulle uppnås omkring 45 minuter senare. - Under fartygets väg upp genom sundet hade det tidvis varit disigt Man hade emellertid upptäckt alla fyrar och bojar på 4′ avstånd och siktförhållandena hade inte vållat några som helst svårigheter.Då Brosäter närmade sig Kullen hörde Stolpe inne i navigationshytten att mistluren var igång vid fyren. Han frågade därför 1e styrman, då fartygetvar tvärs,om sikten försämrats.1e styrman meddelade att sikten var oförändrad och att han räknade med en siktbarhet av 3-4′. Sedan Stolpe jämväl varskott 1e styrman om att han ville bli tilsagd därest sikten skulle försämras,därefter slumrade han till. Efter c:a 25 minuter, då kl var 04.00 vaknade han vid vaktombytet då Rimner och 2e styrman Hilmersson kommo in i navigationshytten för att studera sjökortet.Stolpe frågade hurudan sikten var och fick besked om att den alltjämnt var oförändrad.Han frågade vidare hur många mil fartyget hade gått på loggen från Kullen och fick veta att

BROSÄTER 26.2.43

fartyget stod knappa 4 mil från Kullen och att det sålunda borde återstå ca 5 mil till Vingaskär.Han bekräftade därefter till 2e styrman sin tidigare order om att han ville bli tillsagd, då man enligt loggen skulle stå 3 mil från Vingaskär.Samtidigt gav han , för att förbereda vakthavande i maskin med tanke på navigeringen mellan Torekov och Vinga skär, där det ofta ligger ankarliggare, order om stand-by i maskin.Han brukade städse ombord i Brosäter ge order om stand-by mycket tidigt, bl a därför att man hade vissa svårigheter med rusånga.Ordern var icke betingad av siktförhållandena, vilka, såvitt man hade möjlighet bedöma ombord, inte kunde ge anledning till några omedelbara farhågor. Stolpe räknade kl 04.00 med att Vingaskärs fyr skulle bli synlig om ungefär 15 minuter.Hade han på 3 mils avstånd mot förmodan inte fått se fyren, skulle han ha saktat ner och börjat loda. Kl 04.19 kom 2e styrman ånyo in i navigationshytten och meddelade Stolpe att loggen visade 51' och att man stod ca 3 ' från Vingaskär. Stolpe satte sig upp på britsen, medan 2e styrman gick ut genom dörren. I samma ögonblick ryckte 2e styrman ånyo upp dörren och meddelade att han tyckte sig se land förut.Stolpe rusade omedelbart ut och vidtog de åtgärder som redovisats i sjöförklaringen.

2e styrman Hilmersson kom på vakt kl 04.00 den 26.2.Inga fyrar syntes då. Sikten var medelgod, c:a 2' till 3'. Han såg tydligt Mariannes lanternor c:a 1' akter om Brosäter, de doldes inte av något dis och det syntes heller inte något dis framför Brosäters lanternor. Det föreföll honom som om horisonten var klart markerad.Han fick besked av 1e styrman om kursen och den båda styrmännen kontrollerade tillsammans kursen i sjökortet.Kapten Stolpe, som då låg fullt påklädd och vaken på britsen i hytten, frågade efter sikten och hur långt man gått från Kullen.Han meddelade att han ville bli tillsagd då man på loggen gått så långt att man skulle stå 3' utanför Vingaskär.-Hilmersson talade därefter en stund med 1e styrman och var liksom denne övertygad om att man inom kort skulle få se Vingaskärs fyr.Sedan 1e styrman gått ner gick Hilmersson fram och tillbaka på bryggan spejande efter fyren. Sikten var oförändrad men inga andra ljus än Mariannes lanternor kunde upptäckas och inga mistsignaler hördes. Han kontrollerade då och då styrningen Det var den bäste mannen som stod till rors och han höll kursen noggrant. Kl 04.15 ,då Hilmersson räknade med att man stod 3' från Vingaskär, beordrade han loggavläsning och gick, sedanhan fått beskedet att loggen visade 51', - man hade alltså på loggen gått 6 sjömil av den ca 9 sjömil långa distansen - in till Stolpe och meddelade denna siffra.Stolpe satte sig då upp på britsen och Hilmersson återvände ut på bryggan.Klockan visade i detta ögonblick

BROSÄTER 26.2.43

04.19. Omedelbart då han kommit ut tyckte han sig i mörkret urskilja en landkontur förut. Han ryckte då upp dörren till navigationshytten och meddelade Stolpe detta. Inga fyrar kunde då siktas och fortfarande hördes inga mistsignaler.

((Här följer ytterligare 24 sidor bevisföring till de åtalades favör, besvarat av 10 sidor från konsulent Bo Bergström plus bilagor, intyg och sjökort - för den som vill fördjupa sig ytterligare i detaljer))

Konsulentens åsikt att det rådde tjocka vid tillfället

Målet kom upp vid Göteborgs Rådhusrätt den 4 juni 1945 då tidigare relaterade skrifter upplästes Bo Bergström slutade sin promemoria med att " enligt min åsikt rådde tjocka vid strandningstillfället".

Utslag avkunnades den 25. 6 45

Åtalet mot Stolpe & Hilmersson ogillades

Med hänsyn till minfaran hade Stolpe haft skäl för sitt beslut att gå innanför Hallands Väderö. Mot vad från svarandesidan uppgivits kan icke anses ådagalagt att sikten varit så begränsad under tiden före grundstötningen att i anledning därav Brosäter bort framföras med lägre fart än som nu skett. Såvitt i målet förekommit, har Brosäter, efter passerandet av Kullen och till dess Stolpe övertog vaktbefälet, icke styrt annan kurs än på kompassen än den av Stolpe anbefallda. Anledning till antagande att kompassen ej varit pålitlig saknas. Vid sådana förhållanden måste det antagas att fartyget satts ur kursen av stark nordgående ström. Utredningen ger vid handen att lodning ej skulle ha lämnat kännedom om att fartyget satts ur kursen, såvida ej lodskott tagits en eller annan minut före grundstötningen.

I målet är ej styrkt att Hilmersson gjort sig skyldig till försummelse På grund av vad sålunda upptagits OGILLAR Rådhusrätten åtaket mot såväl kapten Stolpe som styrman Hilmersson.

Sjöåklagarens och konsulentens prestige kränkt.
Fört saken vidare till Hovrätten.

Fortsättningsvis gjorde sjöåklagare Berglund stora ansträngningar att spåra Brosäters utkik och rorsman vid strandningstillfället.

Den 14.8.45 hörde kriminalpolisen i Luleå lättmatros Elfgren, då anställd på Transmarins ss Flora:

Lättmatros Elfgrens berättelse: Stod utkik på backen från kl 04 den 26.2. Det var då tjocka med regndis som gjort det svårt att se föröver. Regntjockan

BROSÄTER 26.2.43

varit uppblandad med snötjocka och sikten föröver varit högst 150-200 meter.Tjockan varit lika intensiv hela tiden han stod utkik.Omkring kl 04.15 eventuellt kl 04.20 beordrats av 2e styrman att gå och avläsa loggen och begivit sig dit.Då han kommit upp på bryggan hade han känt grundstötningen och sedan fått order att väcka sina kamrater."Marianne", som gått c:a 200 meter akter om "Brosäter" ,hann efter signaler från Brosäters kapten vända i tid men hade grundkänning.Omedelbart därefter hade manskapet gått i livbåtarna i vilka de befunnit sig tills de hämtat från land.Elfgren hade tydligt sett att det funnits dis i ljuskäglan till lanternorna och uppskatta fartygets fart till 8 knop.Ingen av befälet hade då eller senare talat om sikten eller anledningen till strandningen.Elfgren ville emellertdi framhålla att sikten vid tillfället varit synnerligen dålig.

==========================

Sjöåklagaren fann i Elfgrens berättelse en ny åtalspunkt mot Hilmersson nämligen att denne beordrat utkiken i tät tjocka att lämna sin post för att avläsa loggen och tog in denna åtalspunkt i sitt överklagande till Hovrätten den 17.8.45.

Göta Hovrätts utslag 13.12.45

Över besvären hava Stolpe och Hilmersson förklarat sig, därvid Hilmersson i första hand hemställt att , enär de honom tillställda avskrifterna av kommunikationshandlingarna varit ofullständiga, åklagaren måtte förklaras hava förlorat sin talan mot Hilmersson , och i andrahand - under bestridande att det först härstädes framställda ansvarsyrkandet finge upptagas till prövning - yrkat, att Rådhusrättens utslag måtte fastställas.

Kungliga Hovrätten har övervägt målet.

Enligt meddelad kommunikationsresolution har det ålegat åklagaren att för kommunikationshandlingarnas delgivning med Hilmersson tillställa denne samma handlingar i huvudskrift eller besannad avskrift.

Enär av utredningen får anses framgå att vissa delar av två till kommunikationshandlingarna hörande skrifter ej blivit i avskrifterna återgivna kan delgiviningen ej anses hava blivit med Hilmersson vederbörligen verkställd.

Kungliga Hovrätten finner förty åklagaren hava förlorat sin mot Hilmersson i Kungliga Hovrätten förda talan.

Vidkommande åklagarens mot kapten Stolpe fullföljda talan,finner Kungliga Hovrätten ej skäl göra ändring i Rådhusrättens utslag i målet.

FINIS

Sthlm 17.12.45 remitterade sjöåklagare Berglund alla handlingar till KK "Sådana skäl, som kunna anses böra föranleda åtgärd till fullföljd talan mot Hovrättens utslag i målet, synes mig ej förefinnas."

XXXXXXX

BROSÄTER 26 2 43

Assurans

Brosäters förlisning i SKN bedömts som 25% Krig (Avmagn påverkat kompasserr

SKN 29.6.44 till SÅAF betalat 25% av totalförlust = 137 849:91 kr.
SKN 28.7.44 till Ocean betalat motsvarande 25% på intresse = 34 959:35 kr.

Lasten var försäkrad i Ocean för 56900:- plus frakt 34 203:-

Bärgade inventarier

Den 28.2.43 gled även Brosäters förskepp av grundet och försvann helt, liksom akterskeppet ett dygn tidigare. Följande utrustning och inventarier hann bärgas - för Oceans räkning- och stuvas in i varmbadhuset i Torekov enligt en list upprättad 2.3.43 av kustöversyningsman Harry Andersson i Torekov:

2 livbåtar, 2 st ankare med 260 famnar kätting, div wires, manillatåg och ett ton järnvaror, 1 komplett pejlapparat, 14 livbälten och 2 frälsarkransar, logg med logglina, 10 ms gummislang, 2 sidolanternor, en kronometer, ett signalställ, en signalbok, 20 livräddningsdräkter i gummi, en radioapparat, 2 kompasställ, ett nakterhus, 3 kompasser, ratt med ställ metallratt med axel & hjul, morselampa med ställ, 2 karmstolar, 7 vanliga stolar, div porslin, 1 fjädervåg, 1 kikare, 2 stålhjälmarl 12 madrasser 6 kuddar, 12 lakan, 3 örngott, 4 borddukar, div livbåtsutrustning, 3 st st Rival eldsläckare, 14 värmeledningselement, 27 ventiler med glas och skruvar, 7 mindre ventiler, en rostfri vask, 2 badkar, 2 båglampor, div kopparrör, maskinpackningar och glödlampor, en köttunna, 7 sinkpytsar, 1 patenttalja, div verktyg, 5 presenningar, 8 mässingplattor till trappor, 2 bord och div skåp med lådor, 1 ställ med kokkärl, Div proviant (som övertagits av ss Marianne i Torekov) samt en hel del ospecificerade småsaker.

Egna noteringar

"Marianne" nära förlisa

Marianne, tillhörig samma rederi som Brosäter, hade gått i sällskap med Brosäter även på nedresan till Rotterdam. Den 6.2 ankrade fartygen för natten på Altenbruchs redd. Vid midnatt gavs flyglarm och lanternorna släcktes. När de åter tändes 45 minuter senare - det blåste hårt med regnbyar - upptäcktes att Brosäter höll på att driva ner mot Marianne som var endast 2 kbl borta som en svart kontur i natten. Det var för sent att göra något. Då Brosäter törnade mot Marianne fastnade ankarkättingarna i varandra och båda fick avsevärda skador på barrtärer etc Efter nödtorftig reparation fortsatte fartygen till Rotterdam därlast

BROSÄTER 26.2.43

intogs. Då Brosäter rände oå grund kl 0419 den 26.2 såg man från Mariannes brygga Brosäters hårda gir BB varvid stopp och full back slogs i maskin. Trots detta fick Marianne kl 0420 2 grundkänningar varvid kölplåten slets upp och delvis revs bort från förstäven och c:a 5 meter akteröver och en stor intryckning uppstod i botten om BB 2 meter från stäven. Marianne undgick att fastna och kom sedan ut på fritt vatten. Efter skeppsråd beslöts att angöra Hälsingborg eftersom förpiken var läck och tank 1 vattenfyllts. -På samma grunder som beträffande Brosäter åtalades Mariannes kapten och styrman av sjöåklagaren för vårdslös navigering men även de friades av såväl rådhusrätten som Hovrätten. (Se Marianne 26.2.43) Rådhusrätten fastslog i fallet Brosäter att strömsättning orsakat grundstötningen och att navigeringen utförts fullt tillfredställande. Brosäter hade satts västvart av strömmen och kommit in i Vingaskärs mörka sektor, vartill ett lokalt dimbälte legat mellan fyren och fartyget. Från fyren hade inga mistsignaler avgivits då man där ansåg sikten god, det vill säga 2-3' fri sikt. Detta lokala dimbälte hade inte kunnat upptäckas vare sig från fyren eller fartygen. - Grundstötningsmorgonen ilandförde Torekovs livräddningsbåt kl 0910 man. 9 man stannade kvar ute vid fartyget men hämtades in på kvällen då Brosäter börjat brytas sönder i växande sjö. Kapten Stolpe och styrmännen var kvar i det längsta. Natten till lördag 27.2 bräcktes ångaren itu midskepps och akterskeppet sjönk på djupare vatten. så attdet helt försvann från ytan, medan förskeppet vreds i 45° vinkel mot akterskeppet med upprivna luckor och bortspolad däckslast. Söndag 28.2 i storm försvann även förskeppet i djupet på lat N 56° 25,8' - O 12° 33'.

Kokslasten uppsugen 1946

1200 ton av kokslasten sögs upp med hjälp av sandsugare och pråmar sommaren 1946 då Switzers "Zephyr" en tid låg vid Orteskären.

Förlisning vid Vingaskär 1920

15.1.20 grundstötte i snötjocka, grov sjö och strömsättning vid Vingaskärs fyr ss Orsa av Hälsingborg på 1286 brton, byggd 1885 i Sunderland, på resa Malmö-Halmstad i barlast. Orsa högg sönder botten mot stenarna och måste överges av besättningen nästa dag. Rederiet hann bärga alla lösa inventarier innan Orsa gled av grundet och sjönk på 12 meters djup 200 meter SO fyren med stormasten 9 meter över ytan, lat N 56 25' 26" - O 12 35' 37".

"Bygdöys" förlisning den 17.5.43

Den 17.5.43 "minsprängdes" 9' NW Hallands Väderö ss Bygdöy av Oslo på 1250 ton på resa Petsamo- Bremen med last av 1700 ton nickelmalm, assurerad för nio miljoner norska kronor. Då besättningen i 2 livbåtar kom in till Torekov sjöng de och spelade dragspel och var alla lite dragna. Det visade sig att Bygdöy ingalunda minsprängts. Befh hade i samförstånd med sin besättning

BROSÄTER 26 2 43

låtit öppna bottenventilerna för att lura den tyska rustningsindustrin på den väïdefulla lasten.- Bygdöys vrak, på 30 meters djup, såldes 1951 av Direktoratet för Fientlig Egendom till skeppsskrotningsfirman Höfding i Oslo som dock inte kunde återfinna vraket.- Den 7.2.55 fastnade Torekovfiskaren Karl Johan Kjellbergs trål i ett okänt vrak och gick förlorad, Kjellberg gick ut med en dykare och konstaterade att vraket var Bygdöy. Ångaren var helt oskadad, hade bara sjunkit några dm i sanden på 13 år, trålen hängde i förmasten. Vraket utbojades och analys av ettprov på lasten som gjordes vid malmlaboratoriet i Düsseldorf klarlade att det var fråga om nickemalm med spår av både kobolt och silver. Kjellberg gick nu in för att bärga malmen som var lätt åtkomlig , det var bara att öppna luckorna. Kjellberg använde sig av en egenhändigt konstruerad malmskopa och i maj 1955 infördes 120 ton malm till Torekov bl sm maskindelar och annat som man trängt sig till. Malmen skulle säljas till Eisen & Metall i Hamburg, men då fick Hövding i Oslo reda på saken och ingrep genast såsom ägare till vraket.Den bärgade malmen togs i beslag i Torekov eftersom Hövding var rättmätig ägare även till malmlasten. Ett norskt bärgningsfartyg kom i okt 1955 till platsen för att i Norsk regi inleda bärgning av hela lasten ävensom skrot från vraket.

Brosäters historik

Lastångare på 1265 brton byggd 1903 som nr 7 vid det senare nedlagda Hasseldalens varv i Grimstad,Norge av stål. (Ex Iwar, Hild) L 69,6 B 10,4 Tillhörigt Ångf AB Adolf (G A Bratt) i Göteborg, som i april 1940 inköpt ss Iwar från red AB Iwar (Iwar Ohlsson) i Malmö. Detta rederi hade i juni 1921 köpt ss Hild från AS Löwland i Oslo för 350 000 norska kronor. Hild byggdes för M H Gundersen i Tvedestrand men överfördes 1916 på Löwland AS. 500 ihkr. I dec 1932 grundstötte Iwar i snötjocka på Jyllands västkust men kunde flottagas av ss Wisborg av Marstrand. Den 4.2.38 på resa Sunderland-Malmö grundstötte Iwar ånyo på Jyllands västkust och fick 37 bottenplåtar upptryckta. - Natten till 21-1.42 i Emden under malmlossning slog flera bomber under en flygraid ner i närheten av Brosäter och orsakade skador på hjärtstock och roder p g av trycket från vatten och is vid bombexplosinerna. Dessa skador reparerades vid Götaverken i mars 42 och kostade SKN 5377:87 & SKN E III vol 224) - den 6.3.42 kolliderade Brosäter i isränna med ss Masen på resa Emden-Kristiansand-Göteborg. Den 7-3-42 kolliderade Marianne i samma konvoj i isränna med ss Clive av Gtbg utanför Oxö fyr varvid Clive fick STB livbåt krossad.

MARIANNE 26.2.43

NÄRA ATT DELA BROSÄTERS ÖDE VID HALLANDS VÄDERÖ – BRUKADE GÅ TILLSAMMANS.

Rapport

Avgick Rotterdam mån 22.2.43 destinerad till Göteborg. Rumslast 1040 ton koks, däckslast för & akter 346 ton koks till 3,4 meters höjd i koksställningar med nät. Djupg F 15′2″ – A 15′10″. 19 ombv.
26.2.43 kl 04.25 grundkänning med c:a 4 knop vid Orteskär, Hallands Väderö. Vind SW 4, något växande sjö, mulen luft med lätt dis. Befh & utkik på bryggan. Gick akter om ss Brosäter som rände hårt på grund Marianne kom omedelbart flott och anlände till Hälsingborg kl 09.30.
Orsak: Ovanligt stark strömsättning.
Kölplåten uppriven och delvis bortsliten från förstäven och c:a 5 meter akteröver samt en kraftig inbuckling c:a 3 dm från stäven i A-stråket BB
Naglar skräckta i A-stråket STB & BB Förpiken vattenfylld, läck i tank 1.

Journal

Mån 22.2 kl 15.25 avgått från Rotterdam i sällskap med ss Brosäter
Anslutit till konvoj vid Hook van Holland. Kl 18 flyganfall.
Fre 26.2 kl 03.25 Kullens fyr i magn N 79°O, distans 0,6′, logg = 186,2.
Magn kurser därifrån N 41°O, dist 7,8′ Mulen luft med lätt dis.
Kl 04.20 observerades att framför gående ss Brosäter som var på c:a ½′ avstånd gjorde hård BB-gir samtidigt som från Brosäters brygga avgavs anropssignaler med morselampa, vilka besvarades. Befh verskoddes omedelbart och ordergavs genast om hårt STB roder för att hindra kollision. Maskintelegrafen sattes på stopp och därefter slogs full fart back så att farten stoppades upp. Samtidigt obeserverades kl 04.25 bränningar om STB och kändes en stöt i fartyget. Order gavs att lägga rodret hårt BB och full fart framåt slogs till maskin. Under växlande manövrar förmärkte ytterligare 2 stötar i fartyget. Strax därpå blev Hallands Väderö fyr synlig, pejlad i NtO. Rundpejling visade läckage i förpiken och barlasttank nr 1 och förpiken vattenfylldes snabbt. Order gavs att länsa men även tank 1 fylldes snabbt. Fortsatt länsa under resan till Hälsingborg. Kl 04.50– 05.20 styrt WtS, kl 05.20– 06.00 styrt SW, 06.40 pejlat Kullens nedre fyr i S 77°O, avstånd 1,6′, logg= 203,5 Anlännt till Hälsingborg kl 09.30.

Hälsingborg 1.3.43
Stig Schröder
Befh

((Eft lossning gått till Götaverken för reparation))

Maskindagbok

Fre 26 2. Vid gång med full fart framåt slogs i telegrafen "Klart" 04.24, FB 04.25, Då maskin gått full back c:a 50 sekunder kändes en stöt i far-

MARIANNE 26.2.43

tyget Därefter slogs full fart fram 04.26, FB 04.30, FF 04.30, FB 04.31 FF 04.32, FB 04.33, FF 04.33, SB 04.34, FF 04.34, SF 04.38, FB 04.39, Stopp 04.43, FF 04.44, SF 04.44, HF 04.44, Stopp 04.45, SF 04.46, FF 05.23, SF 08.52, Väl i maskin 09.28.
Under manöver kl omkring 04.32 kändes ytterligare 2 stötar i fartyget.

Sjöförklaring i Hälsingborg 5.3.43 kl 11

Kaskoassurerad i SKN & SÅAF.
Lasten ägd av Linné, Dahllöf & Co, Göteborg och assurerad i Sllmänna Sjöföräskrings AB, Göteborg.
Sakkunniga: 1e fartygsinspektör Victor Hansson & sjökapten Hans lundgren.
Vid sjöförklaringen upptogs även Mariannes ombordläggning med Brosäter (se Brosäter) under mörkläggning och flyglarm på Altenbruchs redd den 6 2 43 varvid båda fick ovanbordsskador Detta var då fartygen var på nedresa till Rotterdam med Malmlast. -

Sakkunnigas frågor:

1) På vad sätt bestämdes distansen till Kullens fyr?
2) Avstånd och bäring till Brosäter strax före grundstötningen?
3) På hur stort avstånd beräknade man kunna få se Vingaskärs fyr vid Hallands Väderöunder rådande sikt?
4) Ansågs det inte påkallat att loda då fartyget närmade sig H Väderö och ingen fyr kom i sikte?
5) Hölls skeppsråd innan åtgärd vidtogs varav gemensamt haveri hade kunnat följa (Returnerandet till Hälsingborg som nödhamn)?

Befh Schröder: Vid Kullen givit order att Marianne skulle gå samma väg som Brosäter men inte att Marianne skulle följa på något visst avstånd efter Brosäter Marianne hade navigerats fullt självständigt. Då Kullen passerades hade 2e styrman vakten men han avlöstes därefter av 1e stryman Ny. Befh låg påklädd i sin hytt och varskoddes av jungman Rudenfelt om Brosäters signalering och kom upp på bryggan inom ½ minut. Då han kom upp gick maskin full fart back och efter 15 sekunder kom den första stöten. - Då befh lämnade bryggan sedan minspärren vid Viken passerats tidigt på morgonen hade han räknat med fri sikt på 4' avstånd. Vädret var inte så disigt att att mistsignaler avgivits från H. Väderö fyr. Efter grundstötningen i samråd med befälet och de mera erfarna av besättningen beslutat söka nödhamn i Hälsingborg.- Befh ville bli varskodd då fartyget närmade sig Vingaskär, men 2e styrman tydligen inte uppfattat detta. Normalt brukade fartyget gå utanför Hallands Väderö men hade nu order att följa land varför man brukat gå innanför xxx ön. Han hade gått denna

MARIANNE 26.2.43

sträcka nattetid enär det på grund av minrisken var nödvändigt att passera kuststräckan närmast Göteborg i dagsljus.

1e styrman Ny: Tagit över vakten kl 04 mellan Kullen och Hallands Väderö och då kontrollerat kursen.Han hade räknat med att kunna se Vingsakärs fyr på c:a 3'avstånd.Styrt efter Brosäter xxx på samma kurs men gått efter eget bestick.Inte fått något besked att varsko befh före ankomsten till Hallands Väderö.Han hade väntat att vilket ögonblick som helst få se Vinga skärs fyr och hade också räknat med att man från Brosäter först skulle få se fyren.Lodning till ingen nytta eftersom djupet i Skälderviken överallt är ungefär detsamma . Redan innan befh kommit upp på bryggan slagit stopp i maskin och inom 30 sekunder därefter full back. Inte lagt märke till om det kommit svar från maskin på stoppsignalen, men på backordern erhållit svar genast Skeppsråd hållits efter grundkänningarna.

2e styrman Hansson: Blivit avlöst av 1e styrman kl 04 mellan Kullen och Hallands Väderö. Han hade tagit 4-streckspejling på Kullens fyr och därefter genom talröret meddelat befh distansen och befh svarat att Hansson skulle xxxxxxx säge till 1e styrman , att om Brosäter satte kursen innanför Hallands Väderö så skulle Marianne följa samma väg.Hansson lagt ut kursen i kortet efter det Kullen passerats.Då han överlämnade vakten kl 04 såg han Brosäters lanternor något om BB på knappt ½'avstånd.Sikten hade då troligen medgivit möjlighet att se fyrarna på 2½'avstånd.- Vid passerandet av Kullen hade man först sett den nedre fyren (Kullens västra) vilken vore svagare än den övre fyren som man inte sett förrän den var tvärs.- Marianne navigerat självständigt.Inte uppfattat att befh sagt sig önska bli varskodd av 1e stryman då man närmade sig Hallands Väderö.

Befh Schröder: Brosäter & Marianne gått i konvoj till Kiel och därifrån följts åt för att kunna bispringa varandra i händelse av minsprängning.

Lättmatros Janevik: Tillrors kl 04, styrt kompasskurs NO¼O Brosäters akterlanterna synlig ända till dess anropssignal givits.

2e maskinist Attström: Vakt i maskin till kl 04 Hade sig bekant att 1e maskinisten deltagit i skeppsrådefter grundkänningarna.

Jungman Rudenfelt: Utkik från kl 04 Brosäters lanternor synliga hela tiden. Då han varskodde befh var denne i färd med att klä på sig.(Befh här upplyst att han stigit upp redan när han hörde maskintelegrafen pingla)

Donkeyman Nilsson: Vakthavande i maskin från kl 04 . Först kommit en klarsignal , ej stoppsignal, och efter troligen mer än en minut en backorder som genast utförts.

Matros Persson: Vakt på däck efter kl 04.Stod vid stöten midskepps på akterkant.

MARIANNE 26.2.43

Crew List

Befh Stig Schröder, Krokegatan 7, Göteborg, 17.9.09 (Tagit över i januari sedan förre befh Eriksson 2.1.43 begått självmord, förstörd i nerverna av krigsresorna på Tyskland/Holland)
1e styrman Karl Oscar Ny, Mölle, 3.5.08
2e styrman H R Hansson, Öckerö, 11.7.17
Övermaskinist O G Backlund, Malmö, 9.12.96
2e maskinist A W Attström, Tunnbindaregatan 15,Göteborg, 24.10.94
Stuert J A Börling, Nordenskiöldsgatan 10, Göteborg, 8.10.83
Kock A H Johansson, Kaponiergatan 11, Göteborg, —
Mässuppassare T R Dahlberg, Malmö, 4.10.18
Matros B Persson, Vallgatan 25, Sundsvall, 17.17.17
Matros A B Henriksson, St Drottensgata 10,Visby, 21.1.88
Lättmatros J W Janevik, Göteborg, 4.1.13
Lättmatros G E Norman, Styrsvik, Runmarö, 26.9.17
Jungman N I Rudenfeld,Stockholm, 7.10.19
Jungman O F Johansson, Södra Valbo, 23.1.22
Donkeyman A H Nilsson, Hagen, Västerlanda, 28.4.07
Eldare N A Olsson, Örngatan 5, Göteborg, 5.1.10
Eldare K E Svensson, Jerusalemsgatan 10, Malmö, 29.7.17
Eldare A B Weitz, Malmö, 15.1.15
Maskinelev E W Eriksson, Åbäcksgatan 1, Söderhamn, 17.8.24

KK memorial 21.9.43

Orsak: I viss mån försumlig navigering När vakthavande styrmannen , som övertog befälet på bryggan kl 04 (= 1e styrman) inte kundeupptäcka Vingaskärs blixtsken i disan och dessutom gjort sig underrättad om att siktförhållandena betydligt försämrats sedan fartyget passerat Kullen, borde han ha saktat ner farten och låtit tillkalla befh. En blick i sjökortet skulle hämligen ha sagt honom att då Hallands Väderö fyrsken inte slog igenom, riskkunde föreligga att fartyget, om det av någon anledning kommit ur kursen, kundeskära in i Vingaskärs mörka sektor (60,5° - 164°) och att då ingenting annat än lodet kunde varna honom för alla de grundklackar som ligger utströdda söder om Väderön. - Istället förlitade han sig på den framför gående Brosäter , vilken ävenledes med full fart sökte på det trånga gattet mellan Vingaskär och Torekov. Att Marianne inte mötte samma öde som Brosäterkan endast tillskrivas den omständigheten att någon knapp nautisk mil skilde fartygen åt, samt att befh under sina manövrer för att föra fartyget ut på fritt vatten hade en ovanlig tur. Visserligen äro bottendjupen i Skälderviken på kurslinjen Kullen-Vingaskär i viss mån

MARIANNE 26.2.43

likformiga med sina 21-24 meter , men visar däremot djupsiffrorna på den "väg" fartygen framgingo under olycksnatten tydlig tendens att öka mot SW delen av Väderöm.I vanliga leden däremot avtar djupen under hand ju längre in i sundet man kommer.Navigatören hade därför genom en hel seire lodskott gjorts underkunnig om att fartyget satts ur kursen.Det bör dessutom framhållas att enbart eventuellt rinnande ström omöjligen kunde ha förorsakat den stora avvikning som förekommit från kursen, utan måste antingen okänd deviation på kompasserna eller felstyrning ha ägt rum.

Ex officio

Bo Bergström

Åtal väckt 7.2.45 mot Befh & 1e styrman

7.2.45 instämde sjöåklagaren Gösta Berglund Mariannes befh och 1e styrman till Göteborgs rådhusrätt mån den 19.3.45 kl 10 för att svara i mål angående ansvar å befh Schröder jämlikt 32, 292, 293 § Sjölagen jämfört med artikel 16 Kungl Förordningen av den 26.10.06 angående åtgärder för undvikande av ombordläggning samt signaler för angivande av nöd å fartyg, för vållande till sjöolycka genom att fartyget i dålig sikt framförts med full fart utan lodningar,samt ansvar å 1e styrman Ny jämlikt §79 Sjölagen, jämfört med nyssnämnda artikel 16, för vållande av sjöolycka.

Göteborgs Rådhusrätt 19.3.45

Sjöåklagaren mot Schröder & Ny

Vid anrop lät icke någon av de sålunda underrättade sig avhöra. Svarandeombudet anhöll om uppskov med målet till den 14.5.45 för avgivande av svaromål och Rådhusrätten utställde målet att åter förekomma 14.5.45.

Till rätten, förutom dagsbotsuppgifter och tidigare protokoll, ingivits följande handling från Statens Meteorologiska & Hydrografiska Anstalt i Sthlm, daterad 31.1.45, rörande väderleksförhållandena i farvattnen kring Hallands Väderö natten till den 26.2.43 .

" Från fyrplatsen på Hallands Väderö finns ingen anteckning om att det skulle varit dimma denna natt. Kl 08 den 26.2 var det helmulet med en synvidd av 2-4 kilometer. Vid Kullens fyr var det dimma den 26.2 mellan kl 04.12- 05.50.Av den synpotiska kartan för kl 05 den 26.2 framgår det att det då var dimma i hela Öresund.Gränsen för dimman har tydligen legat mellan Kullen och Väderön.Om det också inte varit dimma vid Hallands Väderö vid 04-tiden torde det dock säkert varit starkt dis med en synvidd av högst 1- 2 kilometer .Ingen nederbörd föll den 26.2 Vid Kullen och Hallands Väderö

Anders Ångström

Byrådirektör

MARIANNE 26.2.43

GÖTEBORGS RÅDHUSRÄTT 14.5.45

P M

Ingivet av svarandeombudet, advokat Tage Zetterlöf

Marianne avgick i konvoj jämte Brosäter och 4 andra fartyg från Rotterdam middagen den 22.2.43. Redan vid 18-tiden anfölls konvojen av flygplan och en mängd bomber fälldes tätt intill fartygen men inga träffar noterades. Strax före midnatt blev ett av konvojens fartyg misnprängt eller torpederat. Underden fortsatta färden längs Nordsjökusten bringade konvojens fartyg oupphörligt magnetminor att explodera i fartygens omedelbara närhet och kapten Schröder måste under den nära 2 dygn långa resan upp till Elbe hela tiden stå på bryggan. Då fartyget passerade Kielkanalen fick han några timmars vila. Därefter stod han på bryggan i oavbruten följd till dess Marianne vid 02-tiden 26.2 passerat genom minspärren vid Viken. Risken för magnetminor kunde då anses vara över och han gick ner och lade sig fullt påklädd i sin hytt, belägen omedelbart under karthytten.- Under fartygets färd upp genom Öresund hade sikten varit nedsatt till c:a 4 sjömil , och innan Schröder gick ner, gav han därför 2e styrman Hansson, som hade vakten kl 00.00 - 04.00, order om att han ville bli varskodd om inte Kullens fyr inte skulle bli synlig på ett avstånd av 4'. Det var en stående order ombord att han skulle purras om sikten försämrades. Han tillsade vidare 2e styrman att han ville bli varskodd då Kullen passerades. Därefter slumrade han till , men blev vid 03,30-tiden väckt med meddelandet att Kullen nu vore tvärs på 0,6'avstånd. Schröder frågade hurudan sikten var och fick besked om att den var oförändrad. Han frågade vidare vilken väg Brosäter tagit och fick då reda på att Brosäter ändrat kurs mot Vingaskär. På grund av minrisken utanför Hallands Väderö, ansåg även Schröder att det var klokast att gå innanför Vingaskär och gav därför order om att Marianne skulle gå samma väg som Brosäter och att 2e styrman skulle sätta kurs mot sundet mellan Väderön och Torekov. Han tillsade slutligen 2e styrman att han ville bli varskodd då man närmade sig Vingaskär. Därefter somnade han och vaknade inte förrän ungefär 45 minuter senare då han hörde ljudet fråm maskintelegrafen då 1e styrman gav order till maskin. Schröder rusade då genast upp på däck och var på bryggan ungefär 15 sekunder senare. Efter yttreligare 15 sekunder fick farrygetden första grundkänningen. Då han kom upp på bryggan stod telegrafen på full back Schröder vidtog därefter de åtgärder som framgår av sjöförklaringen.

xxxxx xxxxxx

1e styrman Ny kom på vakt kl 04. Sikten var då medelgod och han såg tydligt Brosäters akterlanterna på ett avstånd av uppskattningsvis ½ - 1'från något

MARIANNE 26.2.43

om BB. Det syntes inget dis framför Mariannes lanternor.Ej heller syntes några fyrar eller hördes några mistsignaler.Horisonten föreföll att vara klart markerad.Han fick uppgift om kursen av 2e styrman, kontrollerade kursen i sjökortet och fann den riktig. Såväl han själv som 2e styrman räknade med att Vingaskärs fyr borde synas på minst 3′avstånd och att man följaktligen inom kort skulle få syn på fyren. 2e styrman gav honom inte något besked om att befh ville bli purrad innan man kom till Vingaskär. Han ämnade därför , under förutsättning att inte sikten blev dålig, själv ta fartyget genom sundet.Detta hade han gjort tidigare vid flera tillfällen. Han gick därefter på bryggan och tittade efter fyren och höll utkik som vanligt .Han kontrollerade kursen flera gånger utan att finna anledning till anmärkning.Då han vilket ögonblick som helst väntade att fyren skulle visa sig observerade han plötsligt signaler med morselampa från Brosäter och upptäckte att Brosäter girade.Han slog då omedelbart stopp i maskin och sände ner en man att purra befh ,därefter slog han full back. Befh kom uppstörtande på bryggan efter några få ögonblick fullt påklädd och vidtog de åtgärder som redovisats i sjöförklaringen.

xxxx xxxx xxx

Mariannes kompass var nykompenserad i Rotterdam och fullt pålitlig. Kursерna hade under hela resan kontrollerats och visat sig stämma med de beräknade värdena. Anledningen till att Marianne sattes ur kursen måste därför uteslutande vara den, att fartyget påverkats av en störm som måste ha runnit i ungefär nordlig riktning med en styrka av något mer än 3 knop.

xxx xxxx xxx

Marienna hade grundkänning på ett avstånd avmindre än 1,5′från Hallands Väderö fyr vilken har en normal lysvidd av 14′. Först en stund efter grundkänningarna fick man se ljuset från denna fyr. Man pejlade den i NtO. - Anledningen till att fyren inte tidigare blivit synlig var den att ett lokalt dimbälte låg mellan fartyget och fyren.Man kunde från fyren inte se se Mariannes och Brosäters lanternor förrän någon tid efter grundstötningarna , då dimbältet, som givetvis på natten inte kunde direkt observeras, hade förflyttat sig.Fyrpersonalen ansåg det vara klar sikt och hade för dens skull inte avgivit några mistsignaler.Anledningen tillatt man från Marianne inte kunde upptäcka Vingaskärs fyr, var den att man vid xxxxxxxxx det tillfälle, då fyren borde ha varit synlig, redan hade kommit in i fyrens mörka sektor.

((Fortsättningsvis bemöter Zetterlöf på 21 sidor åklagarens och konsulentens yttranden följt av en 11-sidor promemoria från Bo Bergström , för den som i källorna vill studera detaljerna.))

MARIANNE 26.2.43

UTSLAG I MÅLET 25.6.45

Varvid Göteborgs Rådhusrätt ogillade åtalet mot Mariannes befh & 1e styrman. " Med hänsyn till minfaran hade Schröder haft skäl för sitt beslut att gå innanför Hallands väderö. Mot vad från svarandessidan uppgivits, kan icke anses ådagalagt, att sikten varit så begränsad under tiden närmast före grundkänningen, att i anledning därav Marianne bort framföras med lägre fart än vad som skett". - " Utrdeningen giver vid handen att ldoning ej skulle ha lämnat känndom om att Marianne satts ur kursen, såvida ej lodskott tagits en eller annan minut före grundkänningen".
På grund av vad sålunda upptagits ogillar Rådhusrätten åtalet mot såväl kapten Schröder som 1e styrman Ny.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Sjöåklagare Gösta Berglund överklagade den 13.7.45 till Lungl Maj:ts och Svea Rikes Hovrätt i en 4-sidig skrift.

Hovrättens utslag föll den 13.12.45

"Kungliga Hovrätten finner ej skäl att göra ändring i Rådhusrättens beslut."

Reträtt

Sjöåklagare Gösta Berglund konstaterade 14.12.45 till KK att:
" Sådana skäl, som kunna anses böra föranleda åtgärd till fullföljd talan mot Hovrättens utslag i målet, synes mig ej föreligga."

Assurans SKNE.III 272

Enligt P.M 27.6.44 bedömde SKN havriet som 25% krig.
Mariannes reparation vid Götaverken gick på 82816:70.
SKN 29 6 44 till SÅAF utbetalat 23665:50.
SÅAF stått för det övriga = 70996:50.

Historik

Se Marianne 22.4.42 (Flygattack)

Se även Marianne bombad 1.12.39 & flygattack 9.10.43

HEMLIG

INGER 28.2.43

FASTNAT PÅ VRAK UNDER MTB-ANFALL MOT KONVOJ VID HOOK VAN HOLLAND.

(Inger hör till de akter som försvunnit i KK (H) vol 31)

Rapport

Avgick från Stockholm tis 16.2 43 destinerad till Rotterdam. Rumslast av 1910 ton järnmalm. Djupg F 19'- A 19' 21 crew
Sön 28.2 kl 04.40 grundstött på ett vrak c:a 4 naut. mil utanför Hook van Holland. Ingen vind, NW-lig dyning, mörkt med disig luft. Befälet fördes av en officer ur Tyska marinen/näst konvojbefälhavaren. Utkik på backen. Sista ortsbestämning före grundstötningen:angöringsbojen Hook van Holland G. med ca 4 knop,kom flott efter en timme 15 minuter med assistans av ett krigsfartyg ur konvojen. Förpiken svårt läck, No 1 tank läck,i övrigt mindre omfattning. Prov. rep i Rotterdam.

Ångf. Inger 24.3.43
A.Gräslund befh

Journalutdrag

Tis 16.2. 43 kl 16.30 färdiglastat 2910 ton järnmalm. Kl 18.15 avgått fr. Stockholm.Styrt under lots ledning.NW 3,klart. 23.45 lotsbyte vid Dalarö.
Lör 20.2 03.30 förtöjt i Brunsbüttel i väntan på avmagnetisering. Fartyget avmagnetiserats kl 14-16. 16.45 avgått Brunsbüttel. 18.15 ankrat vid Altenbruch i väntan på kompassjusterare. Under natten tjocka.
Sön 21.2 Tjockan lättat vid 07.30-tiden. 07.45 lättat och avgått till Cuxhaven för att hämta kompassjusterare. Kl 09-11 kompenserat kompasserna. Kl 12 lämnat kompassjusterarna i Cuxhaven. 12.30 ankrat på Altenbruch redd i väntan på konvoj. W3,mulen luft.
Mån 22.2- ons 24.2 till ankars i väntan på konvoj.
Tors 25.2 Kl 15 avgått från ankarplatsen Altenbruch utan lots.(Kl 13 livbåtsmanöver, båda livbåtarna)Kl 16 officer & signalgast från Tyska marinen ombordkommit . 17.30 lämnat lotsen och fortsatt i konvoj.Kl19.45 erhållit order att vända.Styrt efter anvisning. 22.30 ankrat vid Elbe II,stb + 60 famnar.Under natten tjocka.
Fre 26.2 13.45 fortsatt i konvoj.Styrt i konvoj.Klar luft. NW3.
Sön 28.2 kl 02 angripits av engelska m/t-båtar.Mulen luft, vindstlla. Angreppet avvisats av eskorterande krigsfartyg. Kl 02.55 passerat angöringsbojen Hook van Holland och styrt in mot hamnen. Ungefär kl 03 åter angripits från flera håll av m/t-båtar. Kl 04.40 under avvärjningsmanöver har fartyget grundstött på ett sjunket vrak och fastnat.Kl05 var anfallet över.Pejlat rännstenar o tankar. Förpiken vattenfylld. Ett av de eskorterade krigsfartygen, Flack No 23, kom till oss. NW-lig dyning. Fartyget hugger ganska hårt på vraket.Lodat vattendjup 30'. Sedan det genom upprepade pejlingar visat sig att endast förpiken är läck har Flack No 23 fört en bogserkabel ombord och har fartyget flottagits.Kl 06 fortsatt

INGER 28.2.43

resan till Rotterdam. På grund av tjocka ankrat 07.35 vid Hook van Holland. Kl 08 upptäckt läckage i No 1 tank. Kl 10 lättat och fortsatt. Kl13.00 förtöjt å anvisad losseplats.Haveriet anmälts för ass.ombud i Rotterdam
Mån 1.3 lossat 08.30-16.30 med en kran i lucka I.Haverikommissionen kommit ombord.
Tis 2.3 lämparen anmält sig sjuk. Varit hos läkare. Lossat 08.15-11.45 fartyget loss. 12.30 på order av Tyska Marinmyndigheterna förhalat med hjälp av lost och 2 bogserbåtar. Kl 13.30 förtöjt i Rotterdam Dry Dock.
Ons 3.3.12.40 förhalat ur dockan o förtöjt på utsidan ss Nämdö. Inspektion av haveriet förrättats under fm.
Tis 9.3 Matros Malm ej törnat till,ombordkommit till frukost. Kl 09.30 förhalat. Kl 10.05 förtöjt i docka nr 3 för att undergå prov. reparation.
Ons 17.3 förhalat ur dockan 14.35 efter provisorisk reparation.Sjövärdighetsbevis utfärdats. Förtöjt å anvisad lastplats.Lastat 17.40-19
(Avgått 25.3 till Malmö) Ångf Inger 17.3.43
A.Gräslund befh

Maskindagboken

Sön 28.2 anfall av m/t-båtar kl 02.30- 05.40, därunder varierande manövrar. FF 04.33 HF 04.35 SF 04.38 Kraftig stöt i fartyget. Kollision med vrak, PB 04.40,varierande backmanöver SF 05.55. Varierande fart och manöver till 07.30 Ankrat. - Avgått 09.50,var.fart ochamnövrer på uppgående till Rotterdam. Väl i maskin 13.10.Avsläckt BB panna.Stybbat STB panna.
Malmö 31.3.43
Befh

Sjöförklaring i Malmö 2.4 43 kl 14

Sakkunniga: hamnkapten G.Winberg & rektor T.Kinberg
Varken redare eller assuradörer läto sig avhöra.

(H)

Befh Gräslund: Angöringsbojen vid Hooh van Holland ligger i inseglingslinjen för infarten till Rotterdam,ungefär på den plats där den mellersta angöringsbojen finns utmärkt på sjökortet. Den tyske marinofficeren som kommit ombord i Cuxhaven tjänstgjort både som befh och lots. BO givit alla order om kurs och manövrer. Han hade i sin tur stått under konvojbefälhavarens befäl. Vid 02-tiden 28.2 anföllls konvojen av m/t-båtar ungefär vid denplats där,enligt sjökortet, den nordligaste av de 3 angöringsbojarna vid Hook van Holland är belägen. Eskortfartygen drivit bort m/t-båtarna under intensiv eldgivning. Då konvojen nått den angöringsboj ,som finns vid inseglingslinjen till Rotterdam, styrde den in mot Maas mynning. I samma ögonblick som konvojbefälhavaren (enligt vad befh erfarit av BO) skulle sända upp igenkänningssignaler till fyrpersonalen på kusten,satte de engelska m/t-båtarna in ett nytt anfall ,denna gång från flera olika håll. Inger, som haft 2 fartyg fram-

INGER 28.2.43

för sig, hade då just kommit i linje med dessa. Då anfallet började, signalerade konvojbefh stopp. Inger hade därefter hållit styrfartoch företagit olika avvärjningsmanövraer som gått ut på att få aktern eller stäven åt det håll varifrån anfall väntades. Eskortfartyget skjutit upp lysraketer för att belysa de anfallande m/t-båtarna. På grund av hård sydgående ström drew Inger så småningom söderut.Ett fartyg i närheten skjutits i brand och brinnande olja flutit ut i sjön. För att komma ur ljuskretsen från detta brinnande fartyg lät B.O. navigera Inger längre västeröver varpå maskin stoppade De flesta andra fartygen i konvojen låg då norr och söder om Inger.Från ett eskortfartyg som styrt upp förbi Inger gavs order att Inger skulle följa efter detta norrut,tydligen för att Inger skulle komma närmare de övriga fartygen och bättre kunna skyddas av eskortfartygens spärreld. Full fart framåt slagits i maskin under hårt BB roder för att följa eskortfartyget. Då eskortfartyget plötsligt stöttat och avslutat sin BB-gir,gav BO rorsman order att stötta.Omedelbart därpå såg befh Gräslund en mast uppstickande ur vattnet c:a 10 meter framför Ingers stäv. Han påpekade detta för BO som svarade att det fanns en boj och att Inger skulle gå klar för vraket.BO sedan på nytt beordrat BB roder.I nästa ögonblick, innan Inger ännu avslutat den ursprungliga BB-giren, stötte hon mot vraket som ligger 500-1000 meter söder om inseglingsbojen, ett vrak som befh inte känt till. Inte kunnat se någon boj. Mörkt och disigt. Pejling visat läckage i förpiken. Försök gjorts att backa loss men utan resultat.Då det blivit ljust hade ett eskortfartyg dragit loss Inger. Befh inte heller i dagsljus sett någon vrakboj,endast en uppstickande mast.

Ie styrman Johansson: Hela besättningen purrats och gått upp på däck vid anfallet kl 02.Strax före kl 03 hade Inger passerat angöringsbojen och ställt kursen mot land.Då det andra anfallet satte in befann sig Ie styrman jämte befh och BO på bryggan.BO beordrat alla manövrer och ansvaret legat helt hos honom. Vid anfellet stoppade Inger och höll sedan endast styrfart.M/t-båtarna anfallit från olika håll och eskortfartygen skjutit upp lysraketer och skjutit flackbaneeld. BO manövrerat så att Inger vänt stäven eller aktern åt det håll varifrån anfall väntades.Dåe ett fartyg i närheten skjutits ibrand kom Inger att belysas av eldskenet och manövrerades därför runt om och utanför ljuskretsen.Strax därpå anropade en förpostbåt som kommit upp i närheten och Inger styrde sedan norrut. Ie styrman samtidigt gått ner i sin hytt för att rulla en cigarett. I samma ögonblick han kom in i hytten känt en kraftig törn,genast ruast upp på däck och sett en mast sticka upp ur vattnet i mörkret på STB-sidan.Då Inger i gryningen flottogs hade Ie styrman legat i sin hytt.

Chiefen Larsson: Under det andra angreppet företagits ett flertal olika

INGER 28.2.43

maskinmanvörer.Larsson inte hunnit anteckna dem. Manövrerna hade gått ut på att fartyget skullevänds stäven eller aktern mot den anfallande u/t-båten. Efter kollisionen då Larsson kom ut på däck såg han två masttoppar i vattnet. Disigt och mörkt.

Matros Lundström: Hela besättningen purrats c:a 02.30 på grund av anfallet. Alla tagit på sig flytvästar. Lundström tagit rorstörn kl 04. Ett eskortfartyg passerat kort före kollisionen och Lundström stax efteråt beordrats lägga rodret hårt BB över.Kort därpå fått order att stötta. Så hade kommit ordern "BB" och omedelbart därpå ordern "Hårt BB" I samma ögonblick inträffade kollisionen. Lundström från sin plats inte sett något av vraket.Sedan han avlösts 05.20 sett en mast sticka upp om STB.Mörkt och disigt.

Lättmatros Andersson: Purrats kl 02 på grund av anfallet. Skulle varit utkik på backen från kl 04 men på grund avden starka artillerielden måst ta skydd på däck längre akterut.Strax före kollisionen sett ett eskortfartyg passera tätt om STB. Efter kollsionen varit framme i fören men inte kunnat se något av vraket.Först i dagningen sett en masttopp stb.

Båtsman: Varit på däck hela natten.Särskilt observerat ett danskt fartyg och ett eskortfartyg som passerat akter om Inger på väg mot land.Hört en order ropas i megafon från eskortfartyget till Inger som strax efteråt ändrat kurs och satt fart.En stund senare kolliderat med vraket.

Brev till SÅAF från ombud i Rotterdam 1.3.43

Captain A.Graslund of your above named steamer,now here, reported that the 28.2 the Inger had to zigzag on account of a torpedoattack and thereby got out of her course and ran on a wreck about 3-4 miles outside Hook of Holland at about 4.45 a.m.It was a dark night. The ship was fast on the wreckfor about one hour and was towed off by a vorpostenboat. It wasfound that the forepeak wsa full of water,she filled in 5-10 minutes, the captain said. Tank No 1 makes about 4" water per hour. We arrange that the ship was drydocked for inspection immediately after dischargi

Dito 4.3.43

The german authorities have in the meantime claimed the drydock so that the ship had to be undocked,but wehope to be able tore-dock her again tomorrowor the day after.

Besiktningi Rotterdam 3.3. i docka

33 bottenplåtar skadade varav 10 måste förnyas,14 uttagas och riktas, 9 riktas på plats. Skador på bottenstockar.Cementkista läggs i förpiken och alla öppna nithål och växlar tätas eller svetsas.Prov. reparation beräknas ta 10 dygn och kosta 8500 guilders.

INGER 28.2.43

Besiktningsinstrument

Inger kom till Hälsingborgs varv 3.4.43, låg i docka 3.4 - 3.5, haverireparationen avslutad 7.5.43 (även en del civilriskskador åtgärdats)
Avgick från varvet 7.5.

Förstäven: Underloppet riktas och stäven svetsas.

Kölstråket: 2 påätar förnyas, 2 riktas efter uttagning.

BB sida: 7 plåtar förnyas i A-B-stråken, 7 plåtar riktas.

STB sida: 6 -"- -"- 6 -"-

Bottenstockar: 5 st kapas och förnyas delvis,40 st riktas.

Bottenspeant: 50 st riktas och 4 st förnyas delvis om stb.
27 riktas och 3 kapas och förnyas delvis om BB

Dessutom skador på intercostaler, slagspant, slagbrickor,bottenvinklar och 15 spantfack i kölen.
47 fack rännstenscement STB och 18 fack om BB förnyas.
47 fack garneringscement om STB och 29 fack om BB förnyas.
800 lösa och läckande naglar i bottenbordläggningen omnitas.
1632 nithål i bottenstocksvinklar och plåtar igensvetsas och nya hål uppta
Besiktning av bottenvemtler och alla tank- o länsledningar
Besiktning av ballast- o cirkulationspumparna och kondensorn
Cirkulationspumpens spräckta sidolock förnyas
Bottenmålning i docka.

Kostnad 71.815:-

SKN 21.6.43 a conto tillrederiet 100.000:-
SKN 7.7.43 till Sten Haeger för besiktning i Gtbg 1178:-
SKN 8.7.43 till SÅAF i elutersättning 16.601:30
SKN totalt ersatt med 116.601:30

Rohwer:Chronik des Seekrieges

Natten till den 28.2 43 angreps en konvoj vid Hook van Holland av 4 st "motorgunboats", nämligen MGB 77, MGB79,MGB81 och MGB111. Konvojen försvarades av 5 st förpostbåtar, minsveparen M383 och Flack J-23. Förpostbåtarna var V1304, 1305,1309,1313,1314. MGB 79 sköts i brand och sänktes.

Lt.cdr Peter Scott: The battle of the Narrow Seas(London 1945)

(129) -The action which most forcibly convinced Lt.cdr Robert Peverell Hickens of the desirability of torpedo tubes on MGB:s,was fought on the night of 27th-28th february 1943,when he was acting in support of mtb:s under Lt. Weeden and Lt.N.S.Gardner,R.N.V.R.,in an attack on an escorted southbound merchantman off the Dutch coast. The MTB:s never got into position to attack, but Hickens shadowed for some considerable time,durin which hecould easily have fired torpedoes had he had them. Eventually he decided to attack with guns as the enemy was about to enter harbour. With

INGER 28.2.43

them that night was MGB 79, commanded by Lt. D.James,R.N.V.R.,who, although he had been on a great many operations with Hichens,had, by an extraordinary chance,never yet taken his boat into action.In the middle ofhis first battle his boat was disabled and set on fire close off the harbour entrance.She kay stopped and surrounded by a crop of the convoys escort,but for some incredible reason they allowed Hichens,and lt. T.J.Mathias,R.N.V.R, who was following him, to begin the work of rescue. For more than 5 minutes they withheld their fire,unscertain perhaps of the rescuers identity. When at last ~~then~~ the battle started again only a fewof the crew remained in the. water,but amongst them was the captain. It was neccessary,of course, for the MGB:s to get under way at once,otherwise they would have shared the fate of 79. A heaving linewas thrown to Jame ,and for a while he was towed astern, but as the speed increased he had to let go, He was struck by Mathias boat following astern and the blow pushed him far enough down to clear the screws as she passed over him. In a somewhat battered ~~conxxxxx~~ condition he was later picked up by a Vorpostenboot and became a prisoner of war. (In due course he escaped and was at large for a week in Germany,but was recaptured,omly to escapee a second time and finally to reach~~England~~ll England.) (Hichens was the best known MGB-commander. Killed in action 13.4.43

ARIEL 28.2.43

TRÄFFAD AV ELD FRÅN MOTORTORPEDBÅTAR I INGERS KONVOJ VID HOOK VAN HOLLAND

Journalutdrag

Tors 18.2.43 kl 10 avgått Oxelösund destinerad till Rotterdam med malmlast.
Lör 20.2 kl 20.20 förtöjt i Holtenau sluss.10.50 avgått från Holtenau.
Sön 21.2 Kl 09-09.55 slussat u Brunsbüttel och fortsatt u.sjölots ledning. Ankrat 11.30 på Altenbruchs redd i vaäntan på konvoj.
Tors 25.2 14.45 lättat och fortsatt under lots ledning.Kl 16.05 erhållit bevakningsofficer ochsignalmatros ombord vid Cuxhaven. Lämnat lotsen 17.40 och fortsatt under bevakningsoffficerens ledning i konvoj eskorterad av förpostbåtar och minsvepare. Erhållit order 19.45 av konvojens ledarfartyg att vända och gå tillbaka och ankra vid Elbe III fyrskepp. Ankrat vid Elbe III 22.20.
Fre 26.2 Lättat 13.30 och fortsatt under officerens ledning,eskorterade av bevakningsfartyg. 4 minsvepare gingo först i konvojen.
Sön 28.2 Mellan kl 03 och 04 då fartyget passerat angöringsbojen utanför Hook van Holland angreps konvojen av motortorpedbåtar av okänd nationalitet ochunder den strid som uppstod mellan dessa och bevakningsfartygen blev Ariel beskjuten och skador uppstod på akterskeppet. Matros A.Söderman fick en mindre blessyr i ansiktet och samtidigt en chock så att han avsvimmade för en stund. Kl 04 passerat Hook van Holland och ankrat 04.10 på grund av tjocka. Lättat 04.30 och fortsatt,erhållit lots 04.55 men åter måst ankra 05.45 p.g av dimma.Lättat 10.45 och fortsatt.Kl 13.45 var fartyget fförtöjt i Maashaven i Rotterdam. Följande skador ha hittills kunnat konstateras: 5 st djupa mindre märken uppstått i jämmdäcket i akterbrunnen och ett par djupa märken i 4ans lastbom. 5 luftrörshuvar skadats, aktervantet till aktre riggen om STB samt bardunen på samma sida avskjutna, Topprepet, en jagskänkel och hisswiren till 4ans lastbom delvis avslitna, 2 presenningar och några luckor på lucka 4 delvis skadat 5 ventilglas spräckta och en ventilram avslagen, em ledstång till BB lejdare i brunnen avskjuten samt mindre skador på skottet i brunnen,på däckshuset,på poopens trädäck och på kobryggan mellan poopen och 3ans däck. Under resan Cuxhaven-Rotterdam sprängdes ett flertal magnetminor avminsveparna och uppkom vid varje sprängning kraftiga skakningari fartyget varvid några el lampor gick sönder.

Rotterdam 1.3.43

H.Ahrbjörn K.Tjärnström N.Johansson
1e styrman Övermaskinist

A.Söderman
Matros

(Insänt till SKN av red AB Atos i Hälsingborg den 16.3.43)

ARIEL 28.2.43

Besiktningsrapport

Ch.Lübcke,im auftrag des Befehlshaber der Wehrmacht,Abt. Marine in Hilversum samt A.Kuypers, surveyor från Rotterdam, besiktigat Ariel 1.3.43 "Damaged by gunfire exchanged between British and German naval vessels". Bullets and fragments of shells had caused several holes and cuts in the dekcs,deck erections,ventilators and one derrick.

Reparation i Rotterdam

Reparationer utförts under pågående lossning och lastnign i Rotterdam av Van de Wetering,Enginaers,för Fl 677:-
Messrs Hendrik Ueder för Fl 351:- levererat 1 shroud, 1 backstay, 1 derrick-span, 1 derrickguy, 1 runner och lagat 2 presenningar.
Reparationerna omfattade el svetsning av flera hål i däck och skott i aktre brunnen och hål i 4ans bom, poophusskottet och femluftrör. Poop-usskylightet måste tas iland och repareras med nya glas och 2 ventiler helt förnyas i poophuset med ram,glas och allt. BB räcke på poopdäck reparerats liksom lejdaren i brunnen, trädäcket på poopen och kobryggan.

Assurans

SKN betalt 2182:10 till rederiet den 9.9.43.

För detaljer om anfallet 28.2.43 Eget
se Inger 28.2.43

Historik

Se Ariel grundstötning i konvoj 5.12 41

Övriga krigshaverier

28.7.43 Bombskadad i Hamburg
29.7.44 Bombskadad — " —

ARASVALL 28.2.43 Ordinär krig
100 %

KOLLIDERAT I MÖRKER & TJOCKA PÅ MAAS MED ss NÄMDÖ - ENDAST SPÄRRBALLONGER FRÅN ETT FARTYG I EN PASSERANDE KONVOJ SIKTATS.

Rapport

Avgick Gävle tis 16.1.43 destinerad till Rotterdam. Last av 2570 ton järnmalm. Djupg F 17′10″ - A 18′2″ 21 ombv.
Kolliderade kl 06.39 sön 28.2 med ss Nämdö i intensiv tjocka i reviret upp till Rotterdam vid ducd′alb Nr 1. Befh på bryggan. Utkik på backen. Övre däcken och undre bryggan samt båtdäcket skadades svårt.brädgången nerbräckt midskepps STB,maskintelegraf och maskintalrör obrukbara liksom roderledninger Orsak till kollisionen var orderna att fortsätta resan trots att sikten var mindre god och intensiv tjocka befarades uppåt floden,samt oförmögenheten att ankra när så ur säkerhetssynpunkt var påkallat p.g av den tilltagadde tjockan

Journal

Sön 28.2 passerat Hook van Holland kl 05 och ankrat 05.30 vid gasboj N.R.W. på grund av tjocka. Erhållit lots 05.30.Kl 06.10, då sikten var bättre, erhållit order från hamnmyndigheterna att omedelbart hiva upp samt fortsätta längre upp,detta trots påpekande att tjockabanken möjligen stod kvar längre uppåt floden. Hivat upp 06.15 och fortsatt resan med varierande farter till kl 06.30 då en tät tjockabank observerades förut. Farten reducerades till sakta och reglementsenliga ljudsignaler avgavs. Längre uppåt floden hördes ljudsignaler från medgående fartyg. Då fartyget kom in i tjockabankenförsvann landkonturerna och på land befintliga ljus varför enda orienteringsmöjligheten var kompassen. Då strax därefter ljudsignaler hördes från ankarliggare förut, och med tanke på det trånga farvattnet, ville befh omedelbart ankra upp fartyget. Lotsen framhöll emellertid att ankring under inga omständigheter fick ske förrän fartyget passerat ducd′alb nr 1.Kort därefter varskodde utkiken från backen en spärrballong rätt förut. Kurs SO½S, vind Syd 1. Omedelbart ändrades kursen till SO, och strax därefter observerade man även från bryggan spärrballongen,vilken då var något om STB. Strax därefter observerades något om STB ankarljusen från ett fartyg som av ljusen att döma tycjtes ligga närmast paralell med Arasvall. Efter kollisionen upplystes att detta fartyg var ss Nämdö av Stockholm. Under det att Arasvall fortsatte på sin kurs verkade det som om Nämdö närmade sig Arasvalls kurslinje varför BB-gir beordrades. Omedelbart efter iakttogs att Nämdös akterskepp svingade mot Arasvall varför rodret lades hårt BB.Samtidigt observerades ytterligare en nerhivad spärrballong förut om BB ,varför detta fartyg, som senare visade sig vara det i konvojen ingående Betty Maersk av Köpenhamn,måste befinna sig rätt förut. Stopp slogs i maskin och Nämdö uppmanades upprepade gånger i megafon att gå frammed maskin.När denna uppmaning inte omedelbart besvarades och

ARASVALL 28.2.43

och effektiv undanmanöver från Arasvall var omöjlig, slogs full back.Kort därefter törnade Nämdös BB låring mot Arasvalls STB-sida just för om bryggan varvid övre och undre bryggan och båtdäcketvid skeppsbåten svårt skadades,brädgången bräcktes ner midskepps och rorledning, maskintelegraf och talrör gjordes obrukbara.Ankrat upp omedelbart efter kollisionen och stuckit 25 famnar kätting. Kort därefter började Arasvall svinga runt med strömmen och då hon låg strömrätt iakttogs att Betty Maersk låg rätt akterut på c:a en fartygslängds avstånd.När tjockan helt lättat kl 08 fastställdes att Nämdös förstäv låg vinkelrätt ut om BB från en punkt 7 meter för om Arasvalls akter,och att vinkeln från denna punkt mellan Nämdös förstäv och akterstäv var 47°. Ytterligare fastställdes att Arasvall låg något närmare norra sidan av kanalen med ducd'alb nr 1 tvärs ut om BB vid fockmasten. Efter att provisoriskt ha reparerat roderledning och talrör lättat ankar kl 10.11 och fortsatt resan. Anlänt Rotterdam kl 13.00 och förtöjt i bojar i Waalhaven.

Rotterdam 1.3.43
Knut Tufvasson
Befh

Maskindagbok

28.2.43 väl i maskin 05.30. Ankrat invid Hook van Holland. Stand by 06.15. SF 06.28. FB 06.19. FF 06.20. SF 06.21 FF 06.25 HF 06.30 SB 06.30 Stopp 06.36. FB 06.37. Stopp 06.39 Ankrat. Standby 10.11 SB 10.15 etc
Väl i maskin i Rotterdam 13.00.

Crew List (kompl SKN)

Befh Knut Edgar Tufvasson, Strålgatan 29,Lilla Essingen,Sthlm,7.11.09 i Brantevik. Fört Arasvall sedan nov -42.
1e styrman Åke Bruno Lagerström, Hammarbyhöjden, Sthlm, 19.9.12
2e styrman Nils Tengberg, Stockholm, 6.1.08 i Ystad (16.3.41)
Övermaskinist Otto Edward Rosenquist, Idrottsgatan 31,Limhamn,5.10.93 i Brantevik (Nov 41)
Maskinist Per Forslund, Stockholm, 4.9.93
Stuert Knut Nilsson, Ven, 12.1.11
Kock Börje Wernquist, Stockholm, 23.4.19
Mässuppassare Sven Frickman, Gävle, 22.7.22
Matros Albert Vahtra:emmaste (Statslös estländare) 22.10.14
Matros Karl Östen Eugen Lindbeck. Kilen,Mantorp, 15.6.08 Gällivare
Timmerman Folke Björklund, Uppsala, 10.5.07
Lättmatros Bertil Gustavsson, Eftra, 27.9.15
Lättmatros Ture Ragnar Hultkvist, Karlstorp,Dref, 28.4.19
Jungman John Nilsson, Torsö, 11.5.18
Donkeyman Erik Karlsson, Björkäng, 21.4.97
Eldare Bertil Johansson, Skallsjö, 20.1.11

Forts

ARASVALL 28.2.43

Forts crew list

Eldare Edvin Lundin, Söderhamn, 23.3.99
Eldare Karl Karlsson, Santa Anna, 5.10.19
Lämpare Tore Jansson, Norrköping, 7.2.13
Lämpare Axel Ludvigsson, Norrköping, 25.3.18
Maskinelev Sture Hasselgren, Norrköping, 27.4.19

Sjöförklaring i Gävle lör 27.3.43 kl 12

Sakkunniga: Hamnkapten Erik Fagerlind & ombudsman J,Wallgren:
Inga frågor ställts av sakkunniga för vilket Bo Bergström satt ett "?" i sitt protokoll.

Befh Tufvasson: Genast lotsen bordat 05.30 d. 28.2 påpekade denne att det inte var tillrådligt att ankra där Arasvall ankrat och tillrådde mig att fortsätta. Jag förklarade att jag ämnade invänta dagsljus. Kl 06.10 kom en barkass från vilken på holländska ropades att jag genast måste lätta ankar och fortsätta uppför Maas. Jag invände och hänvisade till den dåliga sikten men ansåg mig tvungen att åtlyda ordern. Jag, lotsen och till en början 1e styrman var på bryggan under den fortsatta färden.Kl 06.30 kom vi in i en tjockabank och jag beordrade 1e styrman till backen för att klargöra för omedelbar ankring vid behov. Matros Lindbäck stod till rors, lättmatros Hultkvist var utkik på backen. Lotsen beordrat samtliga roder- & maskinmanövrer med undantag av ordern full fart framåt omedelbart före kollisionen vilkan jag själc gav. Jag tog för givet att Nämdö låg strömrätt,d.v.s.parallellt med Arasvalls kurs.Det var 1e styrman som varskodde att Nämdö svingade med aktern mot Arasvall.Lotsen på holländsk och 1e styrman på svenska, tyska och engelska upprepade gånger hojtat över till Nämdö att gå fram i maskinen.Vi visste inte då vad det var för nationalitet på ångaren. Först några sekunder före kollisionen besvarade dessa tillrop från Nämdö. -Reparationskostanderna för Arasvall c:a 10.00 kronor.

1e styrman Lagerström: Vakt 04-08. Efter budet från barkassen hade befh överlagt med lotsen och tillsagt Lagerström att klargöra för ankring på backen och därvid sagt:" Det är väl inget annat att göra än att gå." Efter att ha gjort klart ankaret gick Lagerström upp på bryggan och befann sig där då fartyget 06.30 kom in i tjockabanken, Han beordrades då till backen för att vara klar att ankra.Sedan Nämdös ankarljus siktats hade lotsen och Lagerström själv upprepade gånger ropat över till Nämc att ga framåt.Efter rätt lång tid hade anropen besvarats och nästan samtidigt sågs Nämdös propellervatten komma i rörelse men i samma ögonblick inträffade kollisionen.

Chiefen Rosenqvist haft vakten i maskin kl 04-08.

ARASVALL 28.2.43

Matros Lindbäck: Till rors. Lotsen givit alla order till rorsman & maskin.

Lättmatros Hultqvist: Utkik på backen. Inget nytt att tillägga.

KK memorial 21.4.43

Arasvall från Elbemynningen gått i konvoj med eskort av förpostbåtar. Den 28.2 kl 05 passerade konvojen pirarna till Hook van Holland, och måste kl 05.30 uppankra på förbjudet område i Maas mynning. Arasvall fällt sitt ankare vid gasboj N.R.W. och strax därefter fått flodlots ombord. (Refererar i fortsättningen befh uppgifter.) Orsak till kollisionen var Arasvall ensam. Ogynnsamma och motiga omständigheter såsom intensiv tjocka,synnerligen trång farled i flodmynning med stark trafik och de lokala myndigheternas påbud att fartyget endast fick fälla ankaret inom vissa bestämda vattenområden, bidrog docki hög grad till kollisionen. Det hade emellertid under alla förhållanden varit befh oavvisliga skyldighet att med sitt fartyg"på väg" hålla undan för varje till ankars liggande fartyg,vare sig detta legat på behörig eller felaktig ankarplats. Särskilt som ifrågavarande fartyg till ankars fördes klart lysande ankarlanternor och dessutom avgav reglementsenliga signaler i skeppsklockan.Lägges därtill att ankarliggaren,så snart sig göra lät, slog full fart framåt i maskin för att medelst hårt BB roder söka svänga sitt akterskepp ut från det med tidvattenströmmen sig närmande fartyget,skall man finna, att ankarliggaren i görligaste mån sökt efterleva de internationella reglerna för undvikande av ombordläggning.

Ex officio

Bo Bergström

SKNEIII 256

Kompletterande journalutdrag

Mån 1.3.43 Tyska marinofficerare och representanter för Heimdall varit ombord och besiktigat skadorna varvid fastställdes att fartyget på inga villkor fick gå till sjöss förrän provisorisk reparation verkställts.

Tis 2.3 kl 11 erhållit order av Heimdalls ombud att förhala till varv för fullständig reparation av skadorna. Kl 14.45 börjat förhala från Waalhaven u. lots ledning assisterad av 2 bogserbåtar. Kl 15.45 förtöjt å anvisad plats vid New Waterway Shipbuilding Co i Wilhelminahaven. Reparationerna börjat omedelbart.

Ons 3.3 Arbetena pågått hela dagen med undantag av tiden för 3 kortare flygla

Fre 5.3 Arbetena fortsatt hela dagen m. undantag för 2 kortare flyglarm.

Lör 5.3 -"- -"- -"-

Sön 7.3 Hållit dagen i helg.

Mån 8.3 Reparationsarbeten hela dagen, 3 kortare flyglarm.

Tis 9.3 -"- 2 kortare flyglarm.

forts

ARASVALLL 28.2.43

ons 10.3 Reparation hela dagen, 2 längre flyglarm.
Tors 11.3 -"- .
Fre 12.3 Reparationen avslutats på f.m Avgått från varvet 11.30.Efter avmagnetisering förtöjt 15.30 vid kaj i Waalhaven för lastning.

ss Arasvall i Rotterdam 12.3.43
K.Tufvasson
Befh

Reparation vid Scheepsbouw Maatschappij "Nieuwe Waterweg"

Båådäck: 2 dävertar till arbetsbåten tagits iland & riktats,nya socklar.
2 stödbalkar under däck tagits ut och riktats.
Skorstensstagen reparerats. 3 däcksplankor i furu förnyats.
Arbetsbåten rep. iland liksom båtskråna.
Avslitna keddjor och wirar till maskintelegrafen på bryggdäck delvis förnyats. Talröret ,som brutits av,delvis förnyats i järn Ingångsdörren till salongshusetreparerats varvid karmar och tröskel delvis förnyats.

Övriga skador: Brädgången, 2 plåtar och en sidoventil i bryggdäck's sheerstråk rep. 2 däcksbalkar förnyats på undre bryggan, en däcksplåt förnyats & en riktats. Plåtarna i förliga brädgånegn på undre bryggan rep. inkl söndertrasad reling i pitchpine. Undre bryggan furudäck delvis förnyats.Provåantlåren rep. Teaklejdaren till bryggan rep. med delvis nya sidor & steg, handräcket riktats.
Distorted upper bridge shore up and set fair.
m.fl poster

Kostnad Fl 4697:-

Brev t. rederiet från befh,daterat Rotterdam 7.3.43

(Insänt till SKN av red AB Solstad i Sthlm)
Översänder härmed rapport om sjöolycka,dessutom en skiss över fartygens inbördes positioner efter kollisionen,jämte diverse intyg.
Som av rapporten farmgår är det med största sannolikhet en sak för SKN då såväl ordern att hiva upp som ankringsförbudet aldrighade förekommit i feedstid.Dessutom att vara nödsakad att fortsätta resan när all sikt axx var omöjlig i ett 300 meter brett farvatten,strider mot all god sjömanskap och förekommer aldrig under normala tider.
Förutom ovan nämnda nör vid behov framhållas:
1) När det från Arasvall befarades att Nämdösvingade/backade mot Arasvall ochundanmanövrer voro svåra och sedermera omöjliga,uppmanades Nämdö 3 gånger på holländska samt en gång på tyska resp. enegelska att gå fram

ARASVALL 28.2.43

i maskin. Till detta replikerade Nämdös befh att han ej fattade vad som ropats först.Därtill kan väl endast fogas att såsom varande befh och på bryggan vid tillfället så skulle han redan innan ,eller i samma sekund som tillropen,ha insett att hårt BB roder och fram i maskin var påkallade manövrer. För Arasvalls del borde ej uppbackning ifrågakomma ty vid en uppbackning girar fartyyget STB, alltså rätt mot Nämdö, och strömmen skulle satt oss rätt mot Nämdö.Full fart fram med hårt BB roder som kunde ha klarat situationen ,kunde för vår del ej företagas på grund av Betty Maresk. Därför kom aldrig manövern back från Arasvall förrän ombordläggningen var överhängande.Hade Nämdö vid första tillropet slagit fram i maskin med ev B roderhade ombordläggningen aldrig kommit till stånd.

2) Det verkade som om Nämdö förutom svingade även gick akteröver mot Arasvall.Detta skulle i så fall förklara den anmärkningsvärda hastighet varmed hon närmade sigvår kurslinje.

3) Nämdös befh yttrade till undertecknad,visserligen ej i vittnens närvaro, atthan " gick fram och höll henne parallellt med strömmen." - Skulle så verkligen ha varit fallet kan det endast ha varit innan kollisionen,ty i kollisionsögonblicket låg hon i närmare 45° vinkel till strömmen.Om han gjorde det före kollisionen,och - / som han måste,ty maskinen gick ej när vi närmades honom/ - slutade däremd strax före,ger det ett bevis för att Nämdö gick akteröver mot Arasvall,ty om han " kört fram och hållit henne parallellt med strömmen" måste kättingen vara tajt, och när då maskinen stoppas måste Nämdö gå akteröver.Har då maskinen körts tills Nämdö började svinga, är det inte förvånansvärt att hon närmade sig med fart. Utvisar Nämdös maskindagbok sådan manövrering behöver väl knappas frågan behandlas mera.Skulle så ej vara fallet hänvisas till bifogade skiss.

Högaktningsfullt

Rotterdam 7.3.43 Knut Tufvasson

Följande 5 intyg bifogats. ((En Skorpion garderar sig mot anklagelser!!!))

Intyg

This is to certify,that the Arasvall of Stockholm at 6.10 a.m on 28th febr 1943,when at anchor close to the gas-buoy "Neuwe RotterDamsche Waterweg", received order from the Harbour authorities to heave up the anchor and to proceed further up the river.This in spite it still was misty and more fog was to be expected further up. Furthermore I testify,that under no circumstances whatsoever is a ship allowed to drop her anchor between the above mentioend buoy and ducd'alb No 1.The distance between these buoys/Ducd'albs is about 1600 meters.

Rotterdam 28.2.43

De Seelods of Arasvall

ARASVALL 28.2.43

Intyg

Undertecknad intygar härmed att när ankaret kort efter kollisionen med ss Nämdö 28.2.43 hade droppats,visade kättingen något akteröver,samt att befh kort därefter gav order om lodning,vilken gav till resultat 8 famn. djup.

Rotterdam 28.2.43
Åke Lagerström
1e styrman

Intyg

Undertecknade intyga härmed att vid kollisionen den 38.2.43 mellan ss Arasvall och ss Nämdö, den senare först träffade Arasvall 6½ meter för om bryggan på den därvarande koksstöttan samt böjde in densamma,tog därefter de 2 efterföljnade stöttorna,vilka i ordningsföljd förifrån böjdes ur skon resp. bräcktes av.Dessutom intygas att skadorna ombord på Arasvall utvisade att Nämdös akter varit 2,1 meter inunder Arasvalls brygga.

Ombord 8.3.43

F.Björklund, Timmerman
Nils Tengberg, 2e styrman
Åke Lagerström, 1e styrman

Intyg

Undertecknade intyga härmed att vid kollisionen 28.2.43 mellan Arasvall och Nämdö den senares maskin ej började gå förrän fartygen hade sammanstött, samt att Nämdös Maskin ej heller tidigare observerats vara under gång.

Ombord Arasvall 7.3.43

Åke Lagerström
1e styrman
På backen vid tillfället.

Ragnar Hultkvist
Lättmatros
Utkik på backen

Intyg

Undertecknade intyga härmed att vid besök ombord ss Nämdö 2.3.43 fastställdes att skadorna från kollisionen med Arasvall sträckte sig från c:a 800 mm STB om centerlinjen till det aktersta ~~roderblocket~~ ledningsblocket på BB sida bordvarts.

Ombord den 7.3.43

Knut Tufvasson
Befh

Åke Lagerström
1e styrman

Brev SKN till försäkr.AB Heimdall,Sthlm 25.4.43

Ref. till gårdagens konferens med Eder direktör Amnéus ,få vi anhålla att ni ville tillställa oss Arasvalls kostnadsräkning i saken. Någon som helst utsikt för Arasvall att erhålla ersättning för demurrage under reparationstiden kan väl inte föreligga,deå det eynes tämligen klart att ss Nämdö i varje fall icke varit vållande till kolisionen.Vissa anmärkningar synas

ARASVALL 28.2.34

med fog kunna framställas emot Arasvalls navigering vid tillfället,men då förhållandena i varje fall varit synnerligen vanskliga,torde Nämnden vara beredd att bortse från denna sida av saken och ersätta haveriet såsom krigshaveri. Definitivt beslut i saken torde emellertid knappast kunna träffas förrän vid nästa sammanträde i Nämnden i medio nästa månad.

Assurans

Redereiets generalräkning slutat på 32.723:65 inkl. demauurageersättning 12 dagar à 1701:50 per dag.
SKN ersatt Heimdall 10.5.44 med 22.984:41

NÄMDÖ SKNEIII 256

Nämdös rapport om sjöolycka

Ore 19.2.43 avgick Oxelösund-Rotterdam med 4199 ton järnmalm.Djupg F 19' 8'' - A 20'3'' 27 ombv.
Kolliderade sön 28.2 kl 06.42 till ankars i Maasfloden,vid ducd'alb nr 1, en sjömil från flodens mynning, i tjocka och stiltje med ss Arasvall. Befh vakt.Utkik på backen.Oförsiktig navigering av Arasvall vållat kollisionen. Nämdö låg t. ankars under rundsvängning vid strömkantring. Arasvall observerades först 60 sekunder före kollisionen 6 streck akter om tvärs om STB på kurs ungefär SOtS med 3-4 knops fart. Nämdö låg i koll,ögonblicket SSO Nämdö givit föreskrivna signaler i skeppsklockan. Arasvall endast givit mistsignaler.Båda fartygens lanternor brunno klart.

Journalutdrag

Sön 28.2 styrt i konvoj u.ledning av Begleitofficer. Kl 04.20 ankrat innanför piren vid Berghafen med STB + 20 famnar.Fått lots 04.30,lättat och fortsatt 06.20 . Ankrat 06.33, STB + 25 famnar. Påseglats av Arasvall 06.42.Vind SW1, stundtals tjocka,mistsignalerat.
På order av de militära myndigheterna lättades ankaret 06.20 för att fortsätta uppför floden. Slackvatten och c:a 400 meters sikt. Kl 06.25 blev det åter intensiv tjocka varför farten stoppades. Ducd'alb nr 1 hade just passerats och föröver hördes signaler från fqrtyg liggande till ankars. . Kl 06.33 gavs 3 korta stötar i ångvisslan,full back slogs och STB ankare fälldes varpå Nämdö började svänga i den begynnande flodströmmen. Omedelbart tändes de el.lanternorna och signaler slogs på skeppsklockan. Sedan ankret fällts hördes signaler akteröver från ett fartyg på väg.Någon minut innan ombordläggningen skedde siktades fartyget c:a 2 streck på STB låring och då fartygets kurs och fart gav vid handen att risk för kollision förelåg,slogs full fart fram i maskin med hårt BB roder för om möjligt undvika eller i varje fall ~~xxxxxx~~ mildra

NÄMDÖ 28.2.43

kxxxx kollisionen. Arasvall kom med sin STB-sida under Nämdös akterskepp varvid en del ovanbordsskador uppstod på bägge fartygen. Vid kollisionen visade Nämdös ankarkätting åt STB ungefär 45° akter om tvärs,

Skador: 3 bordläggningsplåtar skadade, bucklorx i en plåt under valvet. Skador på roderkistan,rodertaljan,flaggstången,strömankaret,lod-apparaten, ett luftrör, 4 lanternor och räcket på poopen. 2 livbojar,som hängde på räcket, gingo förlorade.

Kl 18.45 hivat upp och fortsatt under lots ledning. Förtöjt 14.20 vid Kruwal.

Mån 1.3 Assuransens ombud och andra experter besiktigat skadorna.

Tis 2.3 All last utlossad kl 11.30. Förhalat kl 13-16 till Rotterdamsche Droogdok assisterad av 2 bogserbåtar.Reparationerna började kl 15.

Tors 4.3 Kl 10.25-10.45 uppehåll för flyglarm.

Fre 5.3 Flyglarm kl 14-15.30.

Mån 8.3 Flyglarm 11.40- 11.50 och 12.30 - 12.45.

Tis 9.3 Flyglarm 08.20-08.30.Reparationerna klara kl 11.Förhalat 12.30 till avmagnetiseringsanläggningen ass. av lots och 2 bogserbåtar.

ss Nämdö 12.3.43
Bertil Lindhé
Befh

Sjöförklaring i Göteborg 29.3.43 kl 15

Lotskapten K.P.Kulaander & hamnkapten Sven Lundmark:inga frågor.
Advokat Tage Zetterlöf för SKN.
Advokat Johan Ramberg för SÅAF.

Befh skriftligt anfört följande:

När konvojen u. natten inkommit,uppankrades samtliga fartyg vid Hook van Holland. Ett bland de senast inkomna fartygen var Arasvall. Då Nämdö passerade pirarna och ankrade vid Berghaven rådde tjocka.När order senare erhölls att forstätta uppåt floden,var sikten bättre,men knappt 10 minuter senare blev det åter intensiv tjocka. Redan innan Nämdö åter ankrade hördes föröver signaler från ankarliggare. Strömkantring till flod hade just skett och Nämdö började svänga. Från det ankaret fällts till kollisionsögonblicket förflöt minst 8 minuter.Då ombordläggning xxxx var uppenbar slogs full fart fram i maskin med hårt BB roder och kätting stacks på ankaret men tidsmomentet från det Arasvall siktades till kollisionen var för kort. Kollisionen var oundviklig. Arasvall framfördes med för hög fart unde för handen varande omständigheter.Från det fartygen kommo i sikte av varandra på 1½ fartygslängd, kunde Arasvall ej stoppas.Om Arasvall framförts med just styrförmåga så hade fartyget utan olägenhet kunnat orienteras och uppankras på den plats där det strax efter kolliderade xxx uppankrades.

Göteborg 24.3.43
Bertil Lindhé Befh

NÄMDÖ 28.2.43

Befh Lindhé: Nämdö ankrat första gången på förbjuden plats men efter anvisning av BO. Andra ggn ankrades efter lotsens anvisningar och då strax utanför det förbjudna området som uppåt floden sträcker sig i jämnhöjd med Ducd'alb nr 1. Lindhé beordrat full fart fram och hårt BB roder för att få Nämdös akter att svänga åt södra delen av farleden och därigenom om möjligt undvika kollision. Om han istääet skulle ha låtit fartyget svänga med strömmen,skulle Arasvall med säkerhet ha träffat Nämdös STB-sida och såtadkommit svåra skador och vidare skulle Nämdö ha kolliderat med defartyg som låg strax öster om henne.

1e styrman Åke Strömberg: Stark dimma. Var vid kollisionen på backen och befhpå bryggan. Sett Arasvalls lanternax och beordrat utpurrning av besättningen. Om Nämdö fått svänga med strömmen skulle hon antagligen ha rammats midskepps av Arasvall.Arasvalls fart varit väl hög. Arasvall skulle ha låtit sitt BB-ankare gå då hon siktade Nämdös ankarlanetrna.Då skulle kollisionaen ha undgåtts.

Matros Teeäär: Befunnit sig på backen och på order avbefh som kom dit purrat folket i förskansen.

Matros Helge Gustafsson: Sedan Nämdö ankrat för andra gången på befh order gått akter och tänt ankarlanternan. Sedan gått ner i mässen akter och druckit en kopp kaffe.Kom upp på däck och fick då se Arasvall c:a en halv båtlängd akter om Nämdö. Jungman Pihl kommit upp på däck och de hade båda till sin förvåning obsererat att ingen syntes till på backen på Arasvall. Då Arasvalls back höjde sig endast en meter ovanför Nämdös poop hade G. haft utsikt över Arasvalls back och kunnat göra iakttagelsen att ingen var där. Däremot sett folk på Arasvalls brygga. Efter kollisionen försvann Arasvall i tjockan. Arasvalls fart alldeles för hög .Hon borde lämpligen ha fällt ett ankare för att minska farten.

Jungman Knut Pihl: Hört rop och gått upp på däck och sett Arasvall c:a 30 meter akterom Nämdö. Sett att ingen utkik funnits på Arasvalls back som legat något litet högre än Nämdös poop. Inte heller efter kollisionen lagt märke till någon på Arasvalls back men det hade funnits folk på bryggan.

SKN i brev till Red AB Rex ,Sthlm 25.4.44 44

Från Arasvalls sida hava vissa anmärkningar framställts gentemot Nämdö's navigering,men vi kunna icke finna att dessa anmärkningar hava någon bärkraft,utan anse, att ingen som helst anmärkning kan framställas emot Nämdö.Å andra sidan synes det oss som om icke heller alltför allvarliga anmärkningar skulle kunna framställas emot Arasvalls navigering,även om Arasvall måhända framgått med något väl hög fart. Navigeringssvårigheterna voro emellertid vid tillfället högst betydande på grund av att hela konvojens fartyg måste framgå i tät dimma i ett farvatten där ankring

NÄMDÖ 28.2.43

endast var tillåten å vissa platser. Det torde vara sannolikt att en domstol skulle anse att kollisionen huvudsakligen berott på krigsförhållandena och att något större vållande icke skulle kunna ~~åläggas Arasvall~~ åläggas Arasvall."

Crew list Nämdö

Befh Bertil Rudolf Lindhé , Thaliavägen 27,Stockholm, 25.4.95 (Jan 42)
1e styrman Åke Strömberg, 23.10.00 (8.1.43)
2e styrman A.A.Olsson, 9.6.96
3e styrman K.F.Johannesson, 1.9.15
Chief O.Jönsson, 10.1.88
1e maskinist Albin P.Sjögren, 1.11.91
2e maskinist K.W.M.Oscarsson, 12.1.08
Stuert B.U.Söderlund, 16.11.95
Kock K.J.Welther, 7.1.14
Mässuppassare H.A.V.Andersson, 16.7.11
Timmerman E.M.F.Eriksson, 3.4.00
Matros August Teeäär, 14.11.09 (3 år ombord)
Matros Helge Gustafsson, 16.10.09
Matros J.B.Johansson, 17.5.14
Lättmatros N.G.V.Axelsson, 9.3.19
Lättmatros S.H.M.Bergman, 5.12.19
Jungman O.S.Påhlsson, 6.5.23
Jungman Knut G.A.Pihl, 13.12.23 (3 mån)
Jungman P.O.Spångberg, 31.7.26
Smörjare H.E.Jeppsson, 1.2.92
Smörjare K.S.Smedberg, 1.7.13
Eldare K.G.Skär, 14.9.10
Eldare T.Svensson, 1.11.00
Eldare H.E.Tönnesson, 12.6.12
Lämpare T.E.Thuresson, 21.3.99
Lämpare P.G.Alexandersson, 18.11.21
Lämpare K.H.Johansson, 29.4.18

Assurans för Nämdö

Rederiets generalräkning slutat på 28930:34 varav för reparatuon i Rotterdam 5518:51. Övrigt mest tidsförlust.
Rex bolaget 15.5.44 under protest accepterat 20.000 kr från SKN som full och slutlig ersättning.

Historik

Se Nämdö 25.7.43,12.8.44

POLLUX 10.3.43

HÄFTIGA SKAKNINGAR I FARTYGET I SKAGERACK PÅ RESA TILL OSLO

Journal

Ons 10.3.43 på resa Hamburg-Oslo med last av bensin förmärktes kl 07.10 i Skagerack på lat C;a 56 46′- long O 11 58′ häftiga skakningr i fartyget

Ernst A.Wenngren C.A.Dahl Erik Hellqvist
1e styrman 2e styrman Befh

Besiktningsinstrument

Ing Sten Haeger 1.7.43 i docka vid Eriksbergs varv i Göteborg funnit STB slingerköl svårt deformerad och måste 3 längder förnyas och 2 längder xikax riktas. Vid Pollux dockning i Hamburg 12.5.43 hade konstaterats att STB slingerköl från bottenvntilen till pumprummet midskepps var deformerad på 20 meters längd och förmodades skadan ha uppstått 10.3.43.Skadan hade ej reparerats i Hamburg. Istället re-arerades slingerkölen i samband med bombskadorna från de 21.4.43 i Stettin. Pollux låg i docka i Göteborg från 1.7 till kl 17 den 10.7 43

Assurans

Eftersom Pollux gick i tidsbefraktning för Luftwaffe och Kriegsmarine var fartyget assurerat i Tyskland. SKN i egenskap av försäkringsgivare till 1/200-del kasko utbetalade endast 135 kr samt 150 till Hager för besiktning

---

Historik

Se Pollux 21.4.43 Bombskadad i Stettin.

Övriga krigshaverier

14.8.42 Minsprängd vid Swinemünde

MILOS 11.3.43

TORPEDERAD I STORM EFTER ATT HA FÖRLORAT KONVOJEN- INGA ÖVERLEVNADE

Konklusion

Den 23.2 43 avgick Milos från New York med full last av styckegods till glasgow och anslöt sig i Sydney,N.S till konvoj SC 121. Sist siktad från en grekisk ångare den 7.3 i hårt väder tappade Milos kontakten med konvojen som då angreps av ubåtar. Enligt Amiralitetet sänktes Milos natten till den 11.3, enligt tyska uppgifter redan den 9.3. U-530 ,Kapitänleutnant Kurt Lange, rapporterade sin attack mot Milos som "nachzügler" till konvoj SC 121 på kvällen den 9.3, kl 21.36,på lat N 58 - long W 15. -Själva konvojen anfölls av flera ubåtar 7-11.3 och ett stort antal fartyg som i det hårda vädret kommit ifrån konvojen sänktes. Det som återstår av tragedin är en besättningslista och spridda telegram. Milos tog helassin besättning 28 man med sig i djupet.

Förtrolig promemoria UD till KK,Sthlm 30.3.43

Sv. Beskickningen i London har i telegram 25.3 meddelat UD att ssMilos,som lämnade N.Y. den 23.2 på resa till England, icke anlänt tillbestämmelseorten Fartyget väntades till norra Irland 13.3.Brittiska Amiralitetet hyser numera föga hopp om fartygets återfinnande och antager att det blivit sänkt. Enligt uppgift skulle konvojen, i vilken fartyget ingick, hava utsatts för upprepade attacker.Milos sågs senast den 7 mars av en grekisk fartygskapten i konvojen.Dåligt väder har varit förhärskand under hela resan.Inga underrättelser hava hittills ingått angående överlevande.

- Härmed har jagäran meddela..

UD till KK, Sjöfartsbyrån, Stockholm 2.4.43: "Härmed har jag äran meddela att kungl. UD från beskickningen i London mottagit telegrafiska underrättelser av innehåll att i Hälsingborg hemmahörande ångfartyget Milos - reg.nr 8796 - krigsförlist i Atlanten.Hela besättningen, uppgående till 30 man, därav10 svenskar, befaras hava omkommit. Fartygets rederi harnunderrättats om förestående.

Med utmärkt högaktning

J.Setterwall.

UDHP80c 3518

Ch.telegram London till UD 25.3.43 kl13.50

403 Rgret Milos which left NY 32.2 for UK heavily overdue and Admitalty consider not much hope. Understand convoy repeatedly attacked and according information received from greek captain in same convoy Milos last seen 7.3 Bad wheather whole voyage. Will telegraph further later = Sw.minister

Ch.telegram Washington till UD 27.3 kl 17.22

244 a Warshipping meddelar att ss Milos väntad norra Irland 13 mars antages sänkt enligt meddelande konvojbefälhavaren.Inga u-rättelser hittills angående överlevande = Boström

MILOS 11.3.43

Ch.telegram London till UD 31.3 kl 14.55

426 vårt 403 Milos has now been officially accepted by Admiralty as lost by enemy action 11 march. Fate of crew unknown = Swedish minister.

Crew list (KK & SKN,eget)

+ Befh Arthur Martin Linderoth, Styrmansgatan ,Höganäs, 13.12.03 Höganäs(-39) /hustru Anna
+ Ie styrman Gustav Arvid Herman Karth, Vretsudden,Ljusterö,9.1.97 Ljusterö /hustru Ellen
+ 2e styrman Anders Elmer Andersson, Sandby,Öland, 1.9.12 Sandby(Hustru Edaii (Han och chiefen varpå Meggie 27.10.40) Smedby.
+ 3e styrman Victor Fred. Vangberg,26.8.05 Tjotta,Norge.(Next of kin: mrs Lily Paulsen, 2 Maryhill Villas, Marion Rd, Swansea)
+ Telegrafist Carlo Villa, 68 Titchfield Street,Garston, Scotland, 3.11.20 i Greenock Hustru Mary i Garston,Ayrshire.
+ Chief Gustaf Larsson,Tågagatan 42,Hälsingborg, 5.8.76 i Trelleborg Hustru Agnes, 3 barn i Hälsingborg
+ 2e maskinist Bror Hilding Brommesson, Nävlinge,10.1.06 Norra Melby Närmaste anhörig:Anders B., Nävlinge, Kristianstad län
+ 3e maskinist Johan Verner Johannesson, 33 Wellock Street,Glasgow,7.4.01 i Bäcke, Älvsborgs län. Hustru Victoria i Glasgow.
+ Stuert Alf Henrik Matthiessen, Granås, Haug, Tjöme,9.7.88 Tjörnö,Norge Hustru Magdalena i Granås
+ Ie kock Eilert Reichelt, Oscarsgate 14b, Oslo, 13.3.16 Kragerö,Norge Föräldrar i Oslo. Karin & Gustaf Reichelt.
+ 2e kock Alexander Kinnemont, 3 Gadson Street,Glasgow C3, 17.12.22 Glasgow Fader Francis Kinnemont,Glasgow
+ Mässuppassare Eric M.Smith, 43 Kilwey Terrace, Swansea, 18.12.24 iResolvan, South Wales. Moder i Swansea,mrs Lavinia Ann Smith.
+ Timmerman Alexander McMillan, 65 Burdett Avenue, Westcliff,Essex,7.5.86 i Harrow-on-Tyne. Hustru Caroline i Westcliff.
+ Matros Hans Timm, 38 Hamilton Street, Cardiff,10.6.00 Wormsö,Estland Inga anhöriga.
+ Matros Einar Albin Olofsson, Skälstånga, Vissefjärda,Kalmar län,18.11.10 i Vissefjärda Anhörig: August Olofsson,Vissefjärda.
+ Matros Arturs Mikelis Abrahamssons, 6.4.13 i Riga,Lettland Anhörig: mrs Elisabeth Abrahamsons, Riga
+ Matros Nils Sigfrid Knutsson, Ysane 5, Sölvesborg, 8.7.15 Sölvesborg Anhörig:Fader Adolf Knutsson, Ysane.
+ Matros Dennis J.Peache, 38 Mornington Road, Deptford, London S.E.8 ,17.1.23 i London Moder Emily Peache i Deptford
+ Lättmatros Peter Carroll,Town Walls, Youtral,c.Cork, Eire,19.6.24 i Cork. Moder Hannah i Youtral
+ Donkeyman Knut A.T.Westrin, Föllingegatan 22, Skänninge,9.4.06 Skänninge Broder David Westrin i Skänninge
+ Smörjare Streny Tihomil, Plaski lika,Jugoslavien,31.10.08 Susak,Jugolavien Anhörig: Stefan Streny Tihomil ,Plaski Lika
+ Eldare Albert Morris, 17 Lower Spring Street, Grimsby, 11.9.23 Grimsby Moder mrs Edith Morris,Grimsby
+ Eldare Samuel Kinnear, 227 Provan Mill, Glasgow, 19.6.25 i Low Palace Craig. Fader Samuel Kinnear, Glasgow

Forts FORTS

MILOS 11.3.43

Crew list forts

+ Eldare Brör Axel Johansson, Avenprinsgatan,Göteborg, 8.6.13 Göteborg
Anhörig: Gustav A.Johansson,Gtbg
+ Eldare Ola Strang, Källby, Finland, 24.8.11 Källby,Finland
Anhörig: fru Anna Strand,Källby
+ Eldare Lars Christiansen,Skaarup,Fyn, Danmark, 16.2.15 Skaarup
Fader Christian C, Skaarup
+ Eldare Albert Tems, 21 Spencer Street, No Cleete,Grimsby, 4.12. 02 Grimsby
Hustru Doris Mary Tems, Grimsby
+ Lämpare Enrico Naudi, 24 Rue Bakor Kie, Alexandria, Egypten, 4.8.24 Malta
Fader Morris Naudi, Akexandria
Crew list daterad New York 20.3.43
Sign. Befh A,M,Linderoth

Sjöförklarinb i Hälsingborg 12.4.43 kl 10

Dir. Otto Hillerström& Advokat Karl Adolphsson för Rederiet

SKN & SÅAF icke representerade.

Sakkunniga: fartygsinsp. Victor Hansson & ombudsman Joh.Bengtsson
Fråga: huruvida fartyget vid avgången från NY varit försett med föfattningsenliga bärgningsredskap.?

Dir.Otto Hillerström: Framhållit att Milos avgått NY 23.2 destinerad till UK och icke anlänt utan förolyckats genom krigsåtgärdn11.3.43 och att inga som helst u-rättelser föreligga beträffande besättningems öde. Milos var i fullgott skick. Våren 1942 i Belfast undergått stora reparationsarbeten. Milos var tidsbefaraktat under Svensk-Engelska avtalet. Befh före avgången från NY inköpt 30 st livdräkter. Han tar för givet att livbåtar, flottar oa. varit i bästa skick
Milos var krigsriskförsäkrad i SKN för 1.182.000:- krvarav Kr 107500 på slip. Besättningen ass. i Fylgia för krigsrisk.

Telegram UD till rederiet 2.4.43

Åberopande skriftväxling rörande ss Milos har jag äran härmed meddela att jämlikt telegrafiska underrättelser från beskickningen i London vederbörande Brittiska myndighet numera ansett sig officiellt kunna fastslå att Milos förolyckats den 11 mars 1943 p.g. av krigsåtgärd. Beskickningen meddelar att inga som helst u-rättelser ännu föreligga rörande besättningens öde.

Enligt uppdrag
Erik Kronvall
t.f byråchef

Generalkonsulatet,London till UD ,London 30.3.43

Härmed får jag vördsamt inberätta att Brittiska Amiralitetet idag notifierat marinattachén vid härvarande beskickning, att i H-b hemmahörande ss Milos anses hava förolyckats genom krigsförlisning den 11 innevarande mars. Fartyget siktades senast den 7 mars från ett grekiskt xxxxxx fartyg i samma konvoj som numera anlänt till Brittisk hamn. En av befh före Milos avgång från NY upprättad besättn.lista närslutes härmed i

MILOS 11.3.43

tuenne exemplar. De anhöriga till den i Glasgow bosatte svenske 3e maskiniste Johannesson samt de utländska besättn,medlemmarna komma att av generalkonsulatet underrättas om ovanstående.

Enligt uppdrag
August von Hartmannsdorf

KK Memorial 9.6.43

(I memorialet står på last,däckslast respektive barlast:" Ej angivet", men sägs att den 23.2 avgick Milos från NY med last av styckegods.)
"Enligt officiella engelska uppgifter skall fartyget hava krigsförlist den 11.3, på vilket sätt meddelas emellertid icke, Ej heller har något uttalande gjorts rörande de ombv. öde,men synes man efter den långa tidrymd som nu förflutit sedan fartyget sist avhördes,kunna utgå ifrån att de alla omkommit.

Ex officio
Bo Bergström

Certifikat insänt

Red AB Helsingborg 19.6.43 till KK insänt Lloyds certifikat, dateat NY 9.2.43 vilket bekräftar att Milos varit i sjövärdigt skick.Namnet Milos är bortklippt och ersatt av " Captain Linderoth."

SKNEIII 256 Assurans

SKN 4.5.43 till rederiet utbetalat för totalförlust 1.075.000:- plus en revers på 107.500:- , löst senare.

Effekter

SKN för effekter framttill 4.7.50 utbetalat 14886:50 (~~I blyerts vinst 840~~)
I blyerts noterat: vinst 840:-.
Befh änka fått 11822:15 i hyra,krigsrisk etc
De flesta utlänningarna fått utbetalningar till anhöriga genom Morton Sakt & Co, London. Utbetalningar på 1770-1900 per man i hyra,krigsrisk, effekter etc. Inga kvitton finns. 3e sturman Vangbergs änka i Swansea fick 787:50 först 28.2.44.

Den blodiga vintern

Rohwer:" The critical convoy-battles of march 1943" (London 1977)
Sid 60: På kvällen den 9.3 sänkte U-530,Kapitänleutnant Lange, den svenska ångaren Milos, en efterslänтrare.
Konvoj Sc121 bestod av 59 fartyg.I det hårda vädret spreds den ut över ett mycket stort område och passerade den 5.3 obemärkt de 24 ubåtar som väntade i ~~patrull~~ patrull-linje. Den 6.3 kl 09.56 fann U-405,som väntade bakom patrullinjen, konvojen men drevs bort av eskorten och förlorade kontakten. Natten till den 7.3 fick U-230 och U-566 åter kontakt med SC 121. Natten var stormig och svart med usel sikt och U-230 sänkte ss

MILOS 11.3.43

Egyptian utan att eskorten och de övriga fartygen märkte det. Endast ss Empire Impala stoppade och tog upp 3 överlevande av de 47 ombv. Egyptian hade last från Lagos via NY till Glasgow (Linfrö,palmolja,gummi,tennmalm) Empire Impala sänktes som "nachzügler" på morgonen den 7.3 i 10 Beaufort med snö- och hagelbyar och en fruktansvärd sjögång. Inga överlevnade. Ett offer för U-591. Sex ubåtar vaktade på fartygen men kunde inte angripa i detta väder. Dock torpederade U-526 engelska ss Guido som blivit skild från komvojen. 10 av de 45 ombv togs upp av korvetten Spencer: Guido på 3921 brton var på resa med last av 4242 ton socker från St.Kitts &NYtill Greenock. På kvällen den 8.3 sänktes 4 "stragglers" av 4 olika ubåtar, nämligen laståangarna Fort Lamy, Empire Lakeland,Leadgate och Vojvoda Putnik Dessa 4 försvann med män och allt, som Milos. Den 9.3 anlände eskortförstärkning och Liberatorplan ur US Airforce. På kvällen 9.3 sänktes Milos som var en"straggler" Natten till 10.3 angrep 2 ubåtar och sänkte den amerikanska Malantic på 3837 brton med last av ammunition och bomber,men 21 av de 46 ombv överlevde. Kort därefter torpederades ms Bonneville på 4665 brton med 7196 ton styckegods inkl invasionpråmar från N Y till liverpool. 36 av de 43 ombv följde med i djupet (3000 fathoms) däribland konvojcommodoren och 6 av hans stab. Bonneville följdes av tankfartyget Rosewood på 5980 brton med last av brännolja som övertändes. Ingen av de 42 ombv undkom med livet. Kort därpå sänkte U-229 ss Nailsea Court på 4946 brton med last av 7661 ton koppartackor, nickelmalm och asbest. 3 räddades av 48 ombv. ss Coulmare skadades av en torped men kunde bärgas i hamn. Den 10.3 ökade stormen åter till 10 Beaufort och nya anfall misslyckades . Den 11.3 uppgav ubåtarna sina anfall och gick andra konvojer till mötes.

Waters: "Blutiger Winter" (München 70)

Sc 121 hörde till de första konvojer som anfölls av ubåtar i u-läge,enligt direktiv från Dönitz, eftersom eskortfartygen i mars 43 hade teknisk möjlighet att spåra ubåtar i ytläge på radar. Aven tillfällighet var radarn ur funktion på 3 av eskortfartygen och på 4 arbetade den inte mer än nöjaktigt.Dessutom hade i det fruktansvärda vädret,tidvis orkan, dussintals fartyg kommit efter konvojen,inklusive korvetten Trillium. Efter mörkret inbrott 9.3 bröt det löst. Malantic och Rosewood torpederades och över hälften av Malantics besättning gick ner med fartyget. M/t Rosewood,som var bunkerfartyg för eskorten,fortsatte med konvojen trots ett gapande hål i sidan.Överallt fanns ubåtarna. HMS Bibb siktade en akterut och tvingade ner den med sjunkbomber. HMS Dauphin siktade en ubåt i ytläge akterut om BB och anföll den. Escort commander beordrade "Zombie crack" som innebar att samtliga eskortfartyg samtidigt sköt upp lysgranater för att upptäcka ubåtar i ytläge runt konvojen,men inga siktades. Iden frukt-

MILOS 11.3.43

ansvärda sjöhävningen skulle det varit en ren slump om en ubåt kunnat siktas. Kort efter en andra serie lysgranater blev Nailsea Court och Bonneville torpederade ävensom ss Coulmore. Bonnevilla hade convoy commodore Birnie ombord vilken omkom med hela sin stab utom en.

Historik

Laståńgare på 3058 brton byggd 1898 vid Blyth Shipbuilding co ltd, Blyth av järn. L. 98,4 B 14,3 Tillhörig Redab Helsingborg (Otto Hillerström)i Hälsingborg. (Ex Brynmead,Izaston, William ~~Broadley~~)Inköpt maj 1922 från Glasgow och var då Hälsingborgsflottans största fartyg. Övertogs i Penarth och gick första resan under svensk flagg till Petrograd från Barry. I okt 29 tappade Milos propellern på resa Norfolk-Lake Charles c:a 60 ′ utanför kusten vid Galveston. Ankrade och fick bogseras till Galvestone. 1931 blev Milos riksbekant i samband med Ådalskonflikten då 3 strejkbrytare misshandlades ombord. 8.2.37 kolliderade hon med Södra piren i Tyne på ingående dit för bunkring (På resaIggesund-USA med massalast) och blev läck i rum 3 och maskin.Måste tas in på varv i S.Shields.Skador för 220.000. - Utanför spärren 9.4.40- Låg i Dakar 24.9.40 då engelska flottstyrkor besköt hamnen och ms Korsholm fick eld ombord medan Milos chief Josef Lindkvist,Gtbg, 54 år, dödades av granatsplitter. xxxxxxxx I tolv år var John Westergren ,gift i Rotterdam, chief på Milos men gick iland p.g.av sjukdom i H-b sept 39. Hans vikarie dödades i Dakar. Imars 43 tog Westergren, fullt återställd, kurirflyg till London för att återinträda som chief på Milos men xxxxxx möttes av budet att Milos krigsförlist med hela sin besättning. W. reste hem,fick hyra på ss Oswin av Hb, för att resa till sin familj i Rotterdam. Samma dag han tillträdde på Oswin i Norrköping blev han överkörd av ett tåg och dödad. - Nattentill 19.7.41 då Milos låg vid Norfolk Shipbuildings kaj i Norfolk,Va, vattenfylldes maskin-och eldrum till ½ meters höjd sedan en berusad norsk 3e maskinist glömt stänga fyllningskranarna till 3ans och 4ans bottentankar. Både 2e och 3e maskinisterna var redlöst berusade den 19.7,det var chiefen som upptäckte vad som hänt. - 900 ihkr maskin från xxxx Blair & co ltd,Stockton.

KK (H) vol 32 HEMLIG

GDYNIA 11.3.43

RAMPONERAD AV TRYCKVÅGEN DÅ BRANT COUNTY FLÖG I LUFTEN I KONVOJ HX 228

Förklaring avgiven av Ie styrmannen på md Gdynia på vicekonsulatet i Glasgow den 6.4.43.

Olof Hjalmar Olsson, f.30.8.09 i Göteborg, kyrkoskriven i KarlJohans församling i Gtbg, påmönstrade 23.12 39 i Gtbg ms Gdynia som 3estyrman.Därefter tjänstgöring som 2e styrman 1.1.42- 31.7.42 och som Ie styrman 1.8.42 - 24.3.43 då han avmönstrade i Belfast för hemresa till Sverige.

Den 2.3.43 avgick Gdynia från Halifax lastad med styckegods. Vädretvar till en början jämförelsevis bra med undantag av ett par dygns hårt väder. Vid 19.30-tiden den 10.3 började ubåtsattackerna då 2 fartyg torpederades Det torde kunna vara flera ,men dessa två voro de enda som syntes från Gdynia. Kl 02.15 den 11.3 torpederades ett fartyg som gick c:a 2 kbl akter om Gdynia. Detta fartyg hade sprängämne till last och explosionen som följde var synnerligen våldsam. Skrotskärvor föllo ner på Gdynias däck och förorsakade en hel del skadorppå fartyget. Lufttrycket vid explosionen var synnerligen våldsamt. På Gdynias övre brygga sprändes alla fönsterrutor, i navigationshytten lösrycktes armaturen och dörren till hytten spräcktes, vindskärmarna förstördes och bryggskyddet av cement lossnade. På underbryggan demolerades en dörr till röksalongen och en nätdörr splittrades.Skottet i röksalongen spräcktes och en del möbler och tavlor förstördes eller skadades. 2 lampkupor på underbryggan krossades. I befh sovhytt och badrum förstördesallt glas. I salongen sprängdes mahognydörrarna sönder. Ipantryt förstördes glas och porslin. Ventilen i gången till passagerarhytterna spräcktes. I midskeppshuset blev samtliga inner- och ytterdörrar till Ie styrmans kock- och mässuppassarhytterna förstörda och kontorets dörr trycktes in med ram och allt. Skador å själva skrovet kunde inte upptäckas och rundpejling visade inget läckage i rännstenarna. Det är misstänkt att ytterligare torpedringar blevo företagna men antalet härav kan icke uppgivas. Resan fortsattes drefter utan attnågot anmärkningsvärt inträffade och Gdynia anlände till Belfast den 15.3. Ovanstående är endast em del av de skador som har kunnat konstateras.Ovanstående äro de som kan uppgivas ur minnet av Olsson.

Glasgow den 6.4.43

för W.Lindsay-Carlow, konsul.

Sv. Svensson

Ovanstående avskrift av förklaring sändes, sthlm 15.4.43, av t.f byråchef Erik Kronwall, UD Ersättningsbyrån, till sekreterare M.Möller,KK,Sthlm, åtföljt av följande brev:

Ang. ms Gdynia Herr Sekreterare
R 19 D/420

För Eder förtroliga kännedom har jagäran härmed översända avskrift av en förklaring som förre styrmannen å ms Gdynia,Olof H

GDYNIA 11.3.43

Olsson, den 6 innevarande månad avgivit inför vicekonsulatet i Glasgow rörande skador som nyligenåsamkats fartyget under resa över Atlanten från Halifax till Belfast. Enligt uppgift från generalkonsulatet i London har brittiska flottmyndigheterna i Belfast icke tillåtit Gdynias befh att inför därvarande vicekonsulat avgiva sjöförklaring rörande skadorna. Styrman Olsson avmönstrades från Gdynia i Belfast den 24 mästlidne mars och kommer att i dagarna med flyg återvända till sverige.

Med utmärkt högaktning

Erik Kronwall tf byråchef

Extract from logbook of ms Gdynia March 1943

Tuesday 2d March: At 14.50 weighed anchor and left Halifax with pilot on board and in convoy. 2092 tons general cargo. Deck cargo: 60 stds lumber on foredeck, afterdeck & hatches no 1,2,4,5. FW 40 tons. Stores & provisions 70 tons. Bunker 277 tons diesel oil. Draught F.17'2" - A. 17'8" Ship listed 1° to port.

Friday 5th march: The ship took it's place after contact with the main convoy as4th ship in the 13th column with the number 134. Nearest following ship, no 135, wasthe norwegian Brant County which had 670 tons of T.N.T in her cargo.

Monday 8 March: Vakten 0400-08.00 mulen disig luft. SW-lig storm 10 Beaufort med regnbyar och grov SW-lig sjömed slingring och överspolning å däck och luckor. Vid 08-tiden tog fartyget ett våldsamt brott akterut som slogner flottarna vid lucka 4 & 5 på däck så att de krossades samt faten demolerades och slogos läck. Det mesta av inventarierna spolats överbord. Vakte 08.00-12.00 SW.lig storm, 8-9 Beaufort,grov NW sjö med slingring och överspolning å däck och luckor, regnbyar, barometer 773. Vid 10-tiden tryckte ett brott om STB in ytterdörren till förliga gången om STB samt fyllde hytter och gångar med vatten

Wednesday 10 March: At dusk the convoy wasattacked by enemy submarines and thesinkings of about 10 ships went on during the whole night. As it was comparatively fine weather the STB lifeboat was swung out, but the port lifeboat was kept in. The whole crew was ready on boat-deck and poopdeck with lifebelts on.

Thursday 11 March: The torpedoings are going on with regulat intervals At 02.15 No 135Brant County was hit and after a few seconds the whole ship was ablaze. About 4-5 minutes later a terrific explosion happened and no 135 ceased to exist. As Gdynia was only 2-3 cables forward of 135,the blast of the explosion was heavily felt onboard in that ship, Partly through the air preassure and partly through the rain of splin-

GDYNIA 11.3.43

-ters. The officers on the bridge were thbrown down by the blast and so were also those of the crew who were on deck,but happily all of them escaped bodily injuries. The damages of the ship on the other hand were of a more severe kind and are as follows:

Upper bridge: The windshields were broken, part of the bridge protection were torn away, the chartroom door wascracked and armature thrown down from the bulkheads. (Barometer, watch,echometer and directionfinder)The deck was damaged by splinters.The window screen between the chartroom and the steering room was shattered.

Lower Bridge: All windows and lampglobes were shattered and theeak fittings were broken. The table on port side was broken. Deck damaged by steel splin ters

Smoking saloon: Entrance door shattered, bulkhead at the entrance broken and smashed, the oakbeams in the ceiling were opened at the joints, Tables and chairs damaged and pictures thrown down from the walls. Theet door and arrangements for blackout vanieshed completely. All glass in the masters cabin and bathroom smashed.

Dining saloon: The mahogany doors pushed in and badly damaged.

Pantry: Glass & porcelain thrown down and smashed.

Midship house: In the officers & cooks cabins the outer and inner doors were pushed in and armature and furniture smashed or damaged.Coiling and armature damaged in the engineers cabins. Door & fittings to the office pushed in and fittings and mouldings loosened. (Forts sid 5 utdrag)

(Detta utdrag översändes Sthlm 1.7.43 av J.Setterwall, UD, för förtrolig Kännedom till kommerserådet Böös, KK, i anlutning till UD:s skrivelse 15.4.43 - Utdraget kommit till Setterwall 29.5.43 från Londonkonsulatets sjöfartsavdelning som " erhållit " det. Avändare: Ie vicekonsul August von Hartmansdorff)

SKNEIII 258

Brev till rederiet från Londonbeskickningen 19.3.43

ms Gdynia

Rubr. fartyg anlände till Belfast måndag 15.3 Jag förstår attafartyget åter haft en äventyrlig överfart,men på grund av censuren har jag ännu ej lyckats erhålla några närmare detaljer. Jag skulle emellertid tro att fartyget varit utsatt för bombanfall.Ingen av befäl eller manskap ha emellertid blivit skadade,men fartyget lär ha erhållit en del skador av mindre allvarlig art,bl.a blev ekolodet spolierat,troligtvis av lufttrycket vid någon explosion. Vidare måste degaussing-installationen repareras.Ministry of War Transport har lovat lämna mig närmare detaljer så snart censuren så tillåter. Fartyget torde icke komma iväg fråb Belfast förrän omungefär 10 dagar .Jag återkommer snarast.

Högaktningsfullt

Kjell Andersén

GDYNIA 11.3.43

Brev till rederiet från dito 27.3.43

Herr direktör Bökman,

Ref. till min skrivelse av 20.3 är jag nu i tillfälle att meddela att Gdynias skador förorsakades av explosion vid ett norskt ammunitionsfartygs torpedering. Fartyget ifråga hette Brant County.Uppgifterna härstamma från en matros som avmönstrat från Gdynia och som f.n befinner sig i London. Gdynias skador äro nu i det närmaste reparerade ,med undantag för ekolodet som får anstå till nästa resa, då ngn torrdocka icke fanns ledig i Belfast. De engelska myndigheterna ha nekat kapten Orstadius att hålla sjöförklaring om det inträffade.

Kjell Andersén

Brev t. rederiet från J.Maxton & Co, 48 Howard St, Belfast,18.3

M.v Gdynia

With further ref. to the above named vessel, we would advise you,that a survey was held on 16.3 in conjuctionwith surveyors in the Ministry of War Transport & Lloyds Register of Shipping,in connction with damage, sustained in consequence of a nearby explosion which was the direct result of enemy action.Examination of the vessel disclosed the damage to be scattered, and a summary of it as follows:

Wood dodger on bridge front part broken and security hooks torn from fastenings. One window in wheelhouse broken. Chartroom door split and navigating instruments desplac4d. 15 window glasses on lower bridge deck broken and 6 window frames broken and splintered.Crossbar of a teakwood table broken. Bulkheads in smoke room disturbed. Two tables and one chair in the smoke room broken. Oakwood deckhead cornice in smokeroom disturbed.Smokeroom entrance door and several accomodation doors part broken and splintered. Cabin fittings displaced and broken. Awning spar ridge on boat deck broken and one stanchion bent. Port lifeboat holed (1'diam. hole), 2 lifeboat chocks disturbed, boat deck plating port side slightly set down.Curtain plate of boat deck indented. Deckhead light fittings damaged. Wooden decks all over ship damaged by splinters.

The work of repairs wasplaced in the hands ofHarland & Wolff ltd,Belfast, and at the request of the surveyor to the Ministry of War Transport only the essential items are to be delt with now, the remaining repairs being deferred until a more convenient time. In addition to the damage repairs itis proposed to fit 2 new liferafts and skifs, the existing 2 rafts being overhauled and reconditioned,this making a total of 4 being carried. No deck or engine room repairs are required onthis occasion.

GDYNIA 11.3.43

Forts Extract from logbook sid 3

(Följande fortsättning på utdraget sid 3 finns på SKN EIII 258)

Boat deck : Hatch in the engine skylight was thrown up and twisted askew. Port lifeboat pierced by splinters. Irondeck below the lifeboat knocked in and about 10 rivets lossened and a deep dent caused by splinters in the plat on the after part of the boat deck.Stanchions for sunsail ridges bent & torn away.

Hospital: Armature destroyed.

Deck: Wooden deck on boatdeck & poopdeck damaged by splinters,spme of them weighed about 20 LBS.

Hatches: Hatch No 3 & tonnage hatch thrown up by the blast.

Engine room: Safety valves to the crank cases for main engine were smashed and about 100 lamps all over the ship were smashed. (El. bulbs)

The Hull: Any damages on the hull could not be detected atinspection but the log line was teared off. The bilges were sounded every watch and ship found to be free from water

Olof Hjalmar Olsson	Gunnar Svensson	A.Thompson
Ie mate	Chief eng.	carpenter
H.Modeley	M.Codland	G.Käll
2d mate	Ist eng.	Donkeyman

Ombord 11.3.43
Nils Erik Orstadius
Befh

Survey report

Vessel arrived Belfast 15.3, repairs commenced 16.3, completed 25.3
Vessel sailed from Belfast 30.3
Rep.kostnad 2441:79 = 144 pund plus 51:27 = 3 pund.
Survey 16.3 in Belfast.

Utförda reparationer

Rep av dörrar odyl.Satt fast tvättstället i 3e styrmans hytt som lossnat från skottet. Satt in nytt tvättställ i kockens hytt och ny dörrventil i 3e styrmans dörr. Flera dörrhakar i hytterna midskepps slitis loss, fem nya insatts. BB livbåt ilandtagen för rep av bräckta och genomslagna bord. Tryckvågen flyttade båtenvarvid båtskråna rubbades och stag sprängdes. 12′räckverk i höjd med lucka 2 STB förnyats. (3-tired guardrails)

Uppskjutna reparationer

8 glasrutor och 3 sönderbrutna ramar på undre bryggan STB.

7 glasrutor och 3 sönderbrutna ramar på undre bryggan BB.

Ekolodet och 2 klockor samt panalen på STB-sidan av karthyttsdörren.

forts

GDYNIA 11.3.43

Forts survey report

Ett mellanskott i röksalongen rubbats av tryckvågen och fibertapeten spräckt.
Entredörrens ramar rubbats och ekcornicen under taket splittrats o lossnat.
Glaset spräckts i salongens entredörr.
Spegel, glashylla och porslinsplatta i 3e styrmans hytt som krossats.
Porslinsplatta i kockens hytt.
Lampkupor i Ie styrmans & chiefens hytter som krossats av tryckvågen.
Lampkupa och glashylla i sjukhytten.
Dessa re, som ej beröra sjövärdigheten, uppskjutits tills vidare.
(Så med dessa skador gick Gdynia kriget ut)

Brev,Bergen 25.7.45, till advokat Henriques,SKN

Kjaere advokat Henriques!
Jeg vil be Dig om du vil hjelpe mig i anledning nedenstaande sak. Under et av mine besök paa Nämnden,jeg tror det var 1.6.43, viste du mig en rapport for en svensk baat som hadde faat store skader da Bergenske Dampskibsselskabs "Brant County" exploderte i Atlanteren med en ladning T.N.T. Jag kan desvaerre ikke lenger huske vedkommende svenske baats navn ,men havariet intraadte den 15 mars 1943 og du mottok rapporten i juni 43. Hvis det var mulig at finde den vildejeg svaert gjerne faa en avskrift av vedkommende fartygs rapport. Jeg stör om denne rapporten ~~paa paa da gn~~ paa vegne av min fetter, löjtnant Ole Friele Bakker soh har vaeret norsk krigsfotograf. Min fetter var med konvoien som Brant County var i paa ulykksdagen og han har tat en rekke fotografier av skibets brand og explosion. Han skal nu utgi en större bok om sine oplevelser under krigen i ord og billeder og i den anledningen vilde han svaert gjerne faat en avskrift av ovnennevnte svenske skibs journalutdrag.Jeg volder dig sikkert meget bryderi men vilde vaere meget taknemlig om du kunne hjelpe mig i dette.

Din hengivne
Ole Friele
Höiesteretsadvokat

(Besvarat 31.7.45 men brevet ligger på Henriques korrepondens)

Besiktningsinstrument

4.8.45 kom Gdynia till Lindholmens varv i Gtbg för reparation av sina kvarstående krigsskador.Hon låg i docka 5.8- 21.9 och förhaladdes först den 8.10 till lastkaj. Då hade även klassningsarbeten utförts.
Reparationen av skadorna från explosionen 11.3.43 kostade 89.985:22
Först nu åtgärdades 9 st fönsterglas på övre och 16 nya glas på undre bryggan,16 nya däcksplankor på bryggdäck, riktning av skylightluckan

GDYNIA 11.3.43

den trasiga radiopejlapparaten, alla skadade dörrkarmar,spräckta tvättstäl krossade speglar, salongens trasiga tak och skott med trasiga dörrfyllnader och lösa lister, alla försvunna lampkupor i hytterna etc. som de ombordvarande fått leva med i drygt 2 år under Ministry of War Transport.

SKN ersatt SÅAF med 90.699:72 den 17.4.46

Egna noteringar

Konvoj HX 228

HX 228 lämnade Halifax 2.3 , 60 fartyg med eskort av 2 engelska och 2 polska jagare, 2 engelska och 3 franska korvetter samt 5-14.3 även 2 U.S. destroyers och hangarfartyget Bogue. En tysk patrullkedja om 24 ubåtar väntade på ca lat N. 52 - long W 27. och den 10.3 på kvällen angrep 6 ubåtar konvojen. De ingick i "Neulandsgruppe." U-221 ,oblt Langfeld, sänkte ss Tucuringa och Andrew F.Luckenbach och träffade Lawton B Ewans med en torped som inte exploderade. Sedan anföll U-336, U-406, U-86 och troligen även U-444 och sänkte amerikanska William C.Gorgas och engelska Jamaica Producer. Kl 02.10 den 11.3 träffades Brant County av en torped i lucka 3 som var fullstuvad med karbid,medan 670 ton T.N.T.var stuvat i rum I och 2. Karbidlasten övertändes omedelbart och midskeppspartiet omvärvdes av eld, rök och gaser. Befh brändes ihjäl på bryggan, utkiken hoppade överbord och försvann, 3 man lyckades från bryggan klättra ner på fördäck. I maskin dödades vakten, 3 man, omedelbart. 23 man ,varav flera passagerare, firade BB båt,kastade loss och befann sig 200 meter akter om fartyget då TNT -lasten exploderade. U-757,Deetz, som torpederat Brant County i ytläge och låg och betraktade undergången skadades av skrotregnet, bl.a förstördes periskopet,men ubåten kunde dyka. Livbåten klarade både tryckvågen och skrotregnet, men totalt 23 man ~~dogxixdennax~~ dödades från Brant County.sssStuart Prince tog upp de 23 i livbåten,av vilka en dog kort därpå av sina brännskador. U-757 sänkte en timme senare vraket av William C.Gorgas. På morgonen 11.3 gjorde U-228 ettmisslyckat . anfall. H.M.S Harvester påträffade U-444 i ytläge och rammade ubåten varvid honfick ena propellern förstörd. U-444 sänktes sedan av franska korvetten Aconit, genom rammning. 41 tyskar gick med i djupet.På morgonen 11.3 brast även den andra propelleraxeln på HMS Harvester som blev liggande hjälplös och sprängdes av en torped från U-432 vid middagstid varvid nästan hela besättningen 70 man på Harvester dödades. Aconit anföll med sjunkbomber, tvingade upp U-432 till ytan och sänkte den genom rammning. och artillerield. 28 tyskar dödades, lika nmånga togs upp som fångar. I fortsättningen kunde ubåtarna drivas bort utan att få direktkontakt med konvojen. Mars 1943 var vändpunkten i ubåtskriget. Sista sänkningen i

GDYNIA 11.3.43

HX 228 var Brant County. -Brant County av Bergen var på 5001 brton, 7010 dw, L.128 B. 16,5 Byggd 1915 i Rostock tillhörig det Bergenske D/S as (ex Lennep) på resa Halifax-Avenmouth med last av styckegods,inkl 670 ton TNT, och 5230 tonövrigt (Karbid,Magnesium, gevärsammunition) Hon hade 45 mans besättning, 9 passagerare och 4 man kanonbetjäning av vilka 25, 8 resp 3 omkom. Torpeden exploderade i förliga eldrummet och eldskenet lyste för några minuter upp hela konvojen innan fartyget flög i luften i en jättelik orangeröd stickflamma . I flera minuter regnade vrakspillror och exploderande ammunition över konvojen. På Gdynia kastade tryckvågen omkull alla på däck och slet upp det hermetiskt tillslutna maskinskylightet så att ljuset i maskin måste släckas. En 28 kg stålskärva slog ½ meter ner i planklasten på akterdäck och större och mindre skrotbitar låg överallt på däck. Gdynia och Brant County gick i "coffin corner", d.v.s konvojens aktre BB-hörn.



Brant Countys karbidlast lyser upp natten innan hon exploderade.

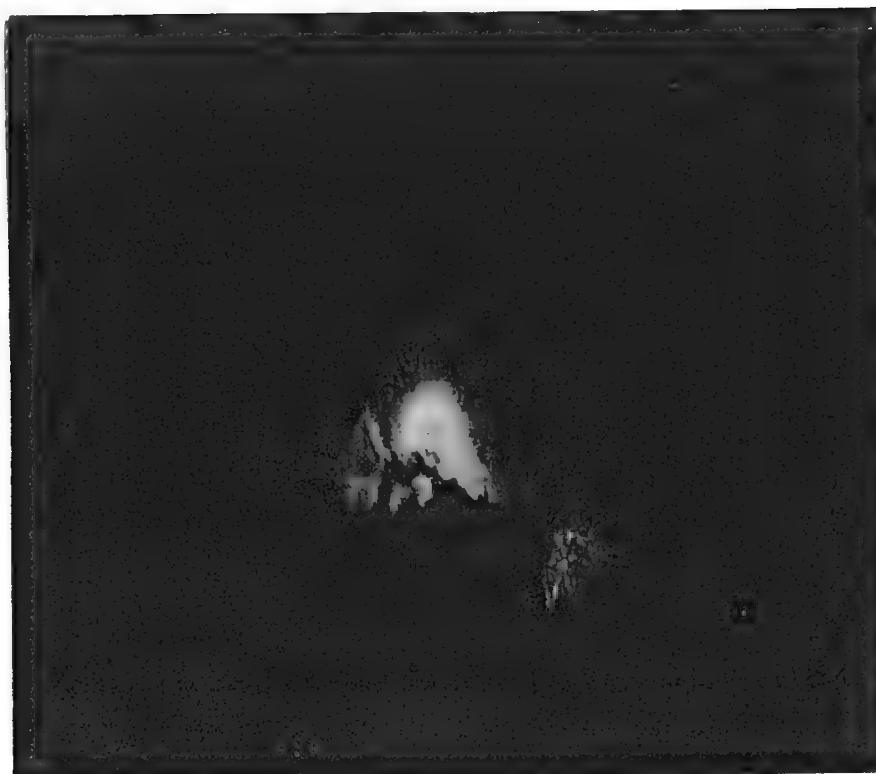
GDYNIA 11.3.43



Brant County exploderar kl 02.20 den 11.3.43

Egb

GDYNIA 11.3.43



Brant County då torpeden exploderade
kl 02.15 11.3



Gdynias historik

Motorfartyg på 1553 brton byggt 1934 vid Kockums i Malmö av stål .(Se:26.2.41) L. 86,6 B. 12,5 Tillhörigt red AB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) iGöteborg. Scania,Sicilia och Gdynia inledde 1934 Sv. Lloyds motorfartgsera,följda 1937 av Gothia och Scandinavia byggda vid Eriksbergs varv i Göteborg. Det enda av dessa 5 som överlevde andra världskriget var Gdynia. Sjösatt 23.10.34 lev 13.12.34,provtursfart 14 knop, lämnade Gtbg på sin jungfruresa till Medelhavet den 22.12 34. Gdynia skilde sig från de föregående 2 systerfartygen endast därigenom att 3ans underrum inrättats i 2 avd. som kyllastrum

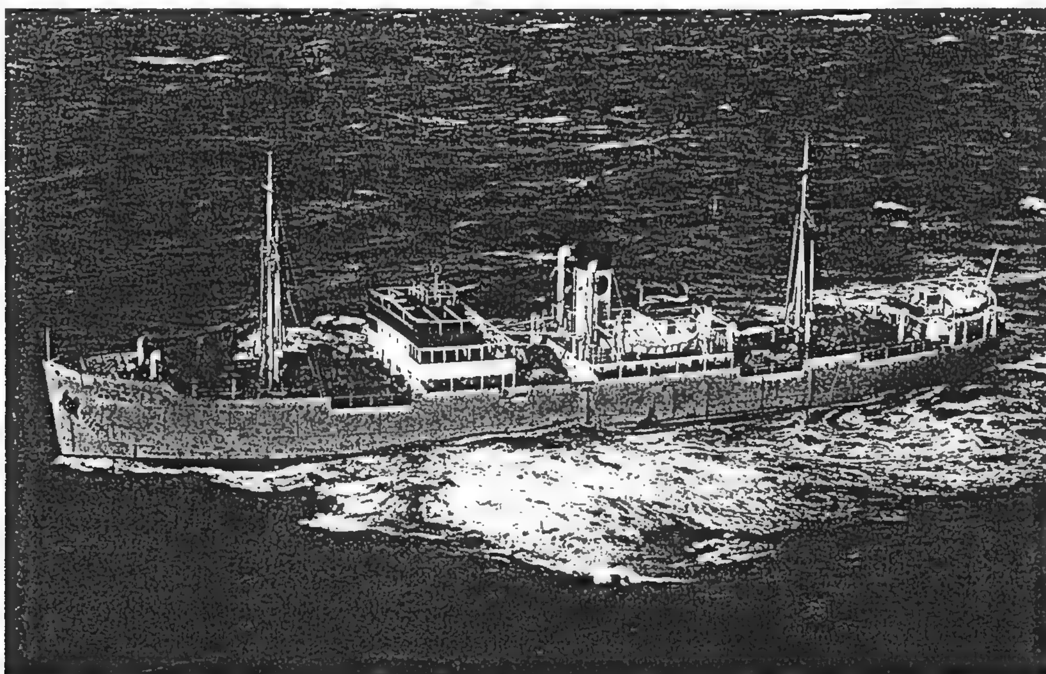
GDYNIA 11.3.43

närmast med tanke på svensk export av ägg,smör och kött till Medelhavsländerna. Sabroe kylanläggning. Gdyna var avopenshelterdäckstyp med isförstärk skrov, 5 lastrum, 5 luckor, 2 master, 2 bompålar, uppbärande 10 st 5-tons bommar betjänade av 10 st el.winschar. En 7-cyl 4-takts enkelverkande Kockum MAN-motor på 1500 ihkr. 3 st dieseldrivna 52 kw generatorer. Inredning för befh och 10 passagerare med matsalong, röksalong,radiohytt etc i brygghuset mellan lucka 2 och 3. Skans i poopen. - Fram till våren 1939 gick Gdynia på Medelhavlinjen. Den 20.8.36 hade hon p.g. av det utbrutna inbördeskriget i Spanien en del av sin till Barcelona destinerade last med sig hem igen.En del last till Sevilla måste lossas i Gibraltar,aanan last magasineras i Marseille.Som passagerare medföljde en flyende spnsk familj på 5 personer. Från våren 39 insatt i trafik Nord-Sydamerika efter att ha lämnat Göteborg 8.4.39. -Den 9.4.40 var Gdynia dock på hemväg igen med spannmålslast till Halmstad, men måste lossa i Liverpool och började xxxxxx sina konvojresor över Atlanten i charter för War Transport sommaren 1940 efter att sedan 5.6.40 ha gjort tre dubbelresor Liverpool-Sierra Leone och en resa till British Guyana. På den sistnämnda resan räddade Gdynia den 26.2.41 59 överlevande från norska ms Solerino och grekiska Kyriakoula under bombanfall mot konvojen. (Se 26.2.41) Gdynia gjorde fram till maj 45 54 enkelresor i konvoj mellan Halifax-UK.I sept 44 publicerade Lloyds List & Shipping Gazette en eloge för Gdynia."Hennes nuvarande kapten har fört befäl under 37 av dessa resor.Detta är ett exempel på den värdefulla service som svenska redare och sjömän lämna de allierade under detta krig." - Den 23.7.45 kom Gdynia till Göteborg från Manchester där 11 passagerare embarkerat. Hon gick 5.8 till Lindholmens varv för omfattande rep. av sina krigsskdor (Se sid 6) Befh 1937-juli 41 var C.A.Rosenlund,Gtbg, som efter att ha insjuknat i cancer avled på sjukhus i Montreal 5.8.41. Befälet övertog då den tidigare Ie styrmannen (sedan våren 39) Nils Erik Orstadius, gtbg,som den 11.3. 43 var 39 år.Han förde Gdynia kriget ut och avlöstes 10.10.45 i Göteborg av Carl Oscar Andersson. Hon återupptog nu sin Medelhavstrafik. 18.3.51 på resa Gtbg-Oporto räddade hon 15 man från ss Bera av Sarpsborg som höll på att sjunka på N 56 - O.6. -27.11.53 fick Gdynia på resa i barlast Norrsundet-Ortviken för massalastning 2 aktertankar vattenfyllda vid grundkänning och måste dockas i Gustafsvik 29.11 - 5.12.57 anlände Gdynia med julapelsiner till Gtbg och en cementkista gjuten i förpiken efter kollision med hamnpiren i Valencia 23.11.- Ons 1.7.59 överfördes Gdynia till Etiopisk flagg vid en ceremoni vid Ekensbergs varv i Sthlm och lämnade Sverige som "Good Fortune", inköpt av AllSeas Shipping Co i Geneve för 785.000 kr. Hon kom senare som xxx Tyfon under panamaflagg och såldes i maj 1968 av Iroparm Compania Naviera

GDYNIA 11.3.43

SA till Africam C:ia Naviera SA i Panama och övertogs i Kapstaden som Good Fortune, och avgick därifrån 27.7.68 till Tamataue.

1969 överförd till Transit Shipping Corp och kom till Lourenco Marques den 15.12. - Såld till nedskrotning avgick hon 22.11.72 till Mauritius fick maskinhaveri och måste bogseras tillbaka .Blev våren 1973 satt på land vid Catembe för nedskrotning,enligt uppgift tillhörig en Rocco de Villiers du Plessis i Rustenburg,Transvaal.



MONA 11.3.43

SKAKATS AV FEM MAGNETMINEEXPLOSIONER I KONVOJ TILL ROTTERDAM

Journalutdrag

Lör 6.3.43 kl 12.10 avgått Oxelösund destinerad till Rotterdam med last av 3290 ton järnmalm.

Sön 7.3 kl 10.57 passerat Ölands Södra Udde.Kl 22.30 passerat Sandhammarens ljudboj.

Mån 8.3 kl 18.40 lots bordat vid Kiels fyrskepp.Kl 23 förtöjda i Holtenau sluss.

Tis 9.3 kl 00.05 avgått från Holtenau sluss. 07.45 förtöjda i ducd'alber i Binnenhafen i kanalen för att invänta tur för avmagnetisering.

Ons 10.3 kl 12.30 fått order att fortsätta till Rotterdam enär avmagnetiseringsanläggningen var i olag. 15.10 lots ombord. 16.30 avgått under lots ledning och kl 17 förtöjt i slussen i Brunsbüttel.Tagit ombord en spärrballong samt 3 marinsoldater för dess skötsel.Avgått 17.55 från slussen under lots ledning. 19.25 ankrat på Altenbruchs redd.Erhållit order avgå i konvoj kl 06 den 11.3

Tors 11.3 kl 06 hivat upp och fortsatt under lots ledning. Kl 06.30 fått BO och signalman ombord. 08.05 lämnat lotsen vid Elbe II fyrskepp. Fortsatt i konvoj som nr 1, närmast föregången av minsvepare. Under den fortsatta resan fram till kl 15 fre 12.3 inträffade 5 minexplosioner omedelbart föröver vilket varje gång orsakade våldsamma skakningar i fartyget.

Fre 12.3 kl 15 konvojen upplösts.Fått lots vid Hook van Holland kl 15.45 17.30 hamnlots. Kl 18.20 förtöjt i Maashaven i Rotterdam.

Ebbe Sjöberg
1e styrman

Rotterdam 13.3.43
Gustaf Andersson
Befh

Inga skador

Mona dockades vid Eriksbergs varv i Göteborg den 8.6.43 för ett par dygns reparationer. Ingeniör Sten Haeger inte kunnat finna några skador från Rotterdamresan 10-11-3-43

Avförts på SKN 22.9.43

Eget

Historik

Se Mona 5.8.42 flygattack.

Övriga krigshaverier.
11.12 42 minskakning
6.7.44 flygattack

(HERMIL)

HERMOD 13.3.43

SÄNKT AV ENGELSK MOTORTORPEDBÅT 20'OST TERSCELLING - 4 DÖDA
(OBS. Hermod saknas i KK(H) vol 31 och på SKNEIII saknas sjöförklaringsprotokollet)

Rapport

Avgick Rotterdam fre 12.3.43 dest. till Hälsingborg. Rumslast c:a 2043 ton kol för Hälsingborgs gasverk ,assurerad i Svenska Veritas,Kungsgatan 9, Stockholm. Djupg.F 16'10" - A.17'. 22 ombv varavr 2 kvinnor. Torpedträff i maskinrummet ca kl 02.30 lör 13.3 i konvoj c:a 20'ost Terschelling. NW svag vind, dyning, klar sikt, mörkt. Fartyget var under ledning avtysk marinofficer. Befh och utkik på bryggan. Fartyget sjönk ca ca 4 minuter efter explosionen. 4 man saknas. Ingen skadad.Kompassjüstering i Cuxhaven 1.3.43

Stockholm 24.3.43

G.Sterling
Befh

(H)

Rapport från ss Hermod

Fre 12.3 06.30 avgått från Rotterdam med last av ca 2043 ton kol,destinerad till Hälsingborg. Djupg c:a 17'. Ombord befunno sig förutom besättningen en tysk kontrollofficer, en tysk signalmatros och 3 ballongmatroser. Kl 07.10 lämnat hamnlotsen och 10.15 passerat Hook van Holland där sjölotsen lämnade. Resan fortsattes i konvoj under ledning av kontrollofficeren,varvidHermod gick som nr 2 i STB kolonn. Totala antalet handelsfartyg i konvojen var 8 st och som eskort medföljde 5 stförpostbåtar,av vilka 2 gingo före som minsvepare.
Lör 13.3 kl 01 passerades Terschelling och styrdes därefter i ostlig riktning. Under tiden exploderade ett antal magnetminor efter minsveparna och en mina exploderade strax akter om Hermod vars akterdäck översköljdes av vattenuppkastet. Ungefär kl 02.20 hördes en explosion tvärs ut om Back BB och observerades stark rökutveckling från en belgisk ångare som gick som nr 4 i konvojen,varför det antogs att fartyget gått på en mina eller blivit träffat av en torped. Några minuter senare observerades från bryggan en torpedstrimma lysa i mörkret på ett avstånd av 15-20 meter.Den kom c:a 30 akterifrån mot Hermod och exploderade ögonblicket därefter på akterkant av maskinrummet BB varvid BB utsvängda livbåt sprängdes bort och flotten som låg över maskinskylightet slungades ut mot BB sida. STB livbåt sattes omedelbart i sjön och 11 man hunno ta plats i den innan fartyget sjönk med aktern före ca 4 minuter efter det explosionen inträffat. I livbåten upptogos 6 personer som simmade i vattnet,nämligen Ie styrman Olsson,maskinist Olofsson och matros Oscar Olsson samt 3 tyskar. 3 personer hade räddat sig på en flotte och en holländsk motorseglare som kom efter i konvojen tog upp dessa plus troligen en i vattnet liggande tysk. Livbåten låg kvar

HERMOD 13.3.43

på platsen ca 30 minuter för att spane efter i vattnet liggande personer men inga fler kunde upptäckas. Kl 03.15 kom en minsvepare, som gått sist i konvojen, och tog ombord de 17 personerna i livbåten varefter densamma avgick mot Borkum. I dagningen återvände emellertid minsveparen till olycksplatsen för att söka efter ev. överlevande men stodo några sådana ej att finna. Minsveparen gick därefter in till Cuxhaven dit den ankom kl 19 och landsatte de ombordtagna besättningsmedlemmarna vilka befunnos vara följande Befh G.V.Sterling, Ie styrman J.E,Olsson, Maskinist A.M.Olofsson, Kokerskan L.R.Rekola, matroserna Olsson, Petterson, Gustavsson, lättmatros Wahlström, jungmännen Bengtsson och Palmquist, eldarna Andersson, Lund, Johansson och lämparen Bäckström. – De av den holländska mororseglaren upptagna besättn. medlemmarna var 2e styrman Gustavsson och maskineleven Fallström. Även de landsattes i Cuxhaven. Av besättningen saknades chiefen Eriksson, stuert Eriksson, städerskan Majken Fahlberg och donkeyman Sven Svensson. –Hemresan anträtts mån 15.3 . Anlänt till Hälsingborg 18.3 Avmönstring ägt rum i Hälsingborg 20.3

Stockholm 24.3.43
G.Sterling
Befh å ss Hermod

HEMLIG

Sjöförklaring i Stockholm 29.3.43 kl 14.30
Inför lyckta dörrar.

Sakkunniga Ernst Perno & Otto Dahlquist: "Som orsaken till olyckan direkt framgår av befh rapport synes oss ur sjötekniskt synpunkt vidare utredning icke vara erforderlig. " 1) Hade någon av de saknade iakttagits vid eller strax efter torpederingen?

Jur kand Lars Waldenström för SKN

Sjökapten John Olsson för Sveabolaget

Befh Sterling: Vitsordat innehållet i den upplästa rapporten som gjorts ur minnet eftersom skeppsdagboken gått förlorad. Konvojen hade framgått i två kolonner. Han hade inte vid eller efter explosionen iakttagit någon av de 4 saknade.

Maskinist Olofsson: I sin hytt vid explosionen och inte kommit upp på däck förrän fartyget börjat sjunka. Kan inte säga om torped eller mina orsakat explosionen.

Jungman Palmkvist: Utkik på bryggans STB-sida vid explosionen. Kan inte yttre asig om orsaken till explosionen.

Kokerskan Rekola: I sin hytt vid explosionen, kommit upp på däck strax därefter. Vitsordat rapporten.

Ingen sett de 4 saknade vid eller efter explosionem.

HERMOD 13.3.43

Crew list Kompl SKNØeget

Befh Georg Wilhelm Sterling,Godsägarevägen 3,Enskede, 2.5.85 (1932)
Ie styrman John Enock Olsson, Malmö, 10.10.94 -Östervärnsgatan 9A,Malmö
2e styrman Erik Gustav Wilhelm Gustavsson, Göteborg, 24.9.00
+ Chief Erik Georg Eriksson, Stockholm, 21.6.85
Maskinist Axel Magnus Olofsson, Sthlm, 28.10.80 (Öv.mask.exam 1908)
+ Stuert Nils August Alfons Eriksson, Sthlm, 11.12.91
Kokserska Lydia Ranka Rekola, Sthlm, 11.3.94
+ Städerska Majken Viola Fahlberg, Sthlm, 11.7.11
Matros Oscar Sigurd Natanael Olsson, Svängsta,Blk, 20.11.97
Matros Nils Gunnar Petterson, Jonstorp, 3.3.20
Matros Edvin Hjalmar Valentin Gustavsson, Landskrona, 26.6.14
Lättmatros Ragnar Fredrik Wahlström, Sandarne, 15.4.24
Jungman Ture Bertil Bengtsson,Sölvesborg, 23.9.23
Jungman Nils Arne Palmkvist, Sthlm, 12.7.24
+ Donkeyman Sven Wilhelm Svensson, Sthlm, 25.6.86
Eldare Birger Einar Lund, Hälsingborg, 4.7.20
Eldare Karl Emil Hjalmar Andersson, Gtbg, 11.3.08
Eldare Ture Harald Johansson, Erik Dahlbergsgatan 8,Uddevalla,1.1.14
Lämpare Karl Ragnar Frithiof Bäckström, Sundsvall, 24.5.07
Maskinelev Erik Ernfrid Oskar Fallström, Mönsterås, 14.1.22

SKNEIII 355

UD till dir. E.Högberg,Sveabolaget,Sthlm 16.3.43

Förtroligt

Herr Direktör,

Med bekräftande av per telefon lämnade upplsyningar har jag äran härmed meddela att det Stockholms rederiAB Svea tillhöriga ångf.Hermod förolyckat efter torpedering lör den 13 innevarande månad kl 2.30 (sprängbåten) i närheten av Terschelling.Fartyget sjönk på 4 minuter.16 man av besättningen räddades och befinna sog f.n. välbehållna i Hamburg,därifrån de komma att hemsändas nästkommande torsdag. Följande personer medföljde fartyget i djupet: övermaskinst Eriksson, städerskan Fahlberg, stewarden Eriksson och donkeymannen Svensson. - I enlighet med träffad överenskommelse utsändes samtidigt härmed en pressnotis om olyckshändelsen genom UD:s försorg. Jaf beder Eder emottaga uttrycket för Departementets och mitt eget varma deltagande med anledning av den stora förlust som ånyo drabbat Edert rederi

Med utmärkt högaktning

J.Setterwall

Generalkonsulatet i Hamburg 8.3.43 till UD

I anslutning till telefonsamtal får jag härmed vördsamt inberätta att

HERMOD 13.3.43

ångf Hermod den 13.3 kl 3 på morgonen träffades av en från okänt håll avlossad torped då det befann sig c:a 15' öster om Terschelling, varefter det efterngr minuter gick till botte . Av besättningen räddades 16 personer vilka infördes till Cuxhaven, där de omhändertogos av de tyska myndigheterna, och genom dessas försorg fick sin beklädnad nödtprftigt kompletterad. Vid torpederingen torde följande personer hava omkommit:
Ie maskinist Georg Eriksson, f.-85,Sthlm
Stewarden Alfons Eriksson, f.-93, Sthlm
Städerskan Majken Fahlberg, F-11, Sthlm
Donkeyman Sven Svensson, F-86, Sthlm.
På kvällen den 15 innevaranade månad anlände de överlevande under befäl av kapten Sterling till Hamburg.Sedan utreseformaliteterna här ordnats och besättn. försetts med förpassning till Malmö över Warnemünde-Gedser-Köpenhamn ägde avresan från Hamburg rum denna dag på morgonen. Beskickningen i Köpenhamn u-rättades under gårdagen telegrafiskt om avresan ochombads ordna mottagande och inkvartering för besättningen. Generalkonsulatets utgifter komma att anmälas till ersättande så snart fullständiga verifikationer erhållits.
Axel Stridbeck
(Kopia för förtrolig kännedom til dir.Rogberg,SKN,från Setterwall 22.3)
))))))))))))))))))))

Assurans

SKN till rederiet utbetalat 600.000:- plus revers 100.000:- 29.3.43
Reversen löst 8.4.43.

Effekter

SKN ersatt rederiet för effekter 12095:- den 7.6.43
Befh förlorat för 2458:- inkl päls med persiankrage och vintermössa i persian 475:-,6 par skor 125, 3 kostymer 500, 2 överrockar 300, uniformsrock 200.Trenchcoat & regnrock 155, en flaska Aqua Vera 3:50, armbandsur 100:- , glasögon 30, 4 kappsäckar 50.
Ie styrman förlorat för 2587:- (fårskinnspäls 150, Continental skrivmaskin 445, uniformskappa 275. Omega armbandsur 135,glasögon 34)
2e styrman 1874:- (Fårskinnspäls 150, uniformskappa 300,2 kostymer 400)
Maskinassistens Erikssons änka,Signe, handskrivit lista på kläder o.a. för 2525:- "Efter bästa förmåga uppsatt och värderat min avlidne mans tillhörigheter ombord i ångaren Hermod." (2 guldringar 140, armbandsur 50 , cigarettfodral i silver 60, manschettknappar i guld 60, radio 200, fältkikare 350, glasögon med fodral 15, 2 resväskor 40,plånbok i läder 20)
Maskinist Olofsson,Tureberg, förlorat för 989:- (Kostym 250,2 nattskjortor 3
Stuert Erikssons änka, Virginia, fyllt i tryckt formukär i Sthlm 29.3.43 = 1499:-

HERMOD 13.3.43

Forts effekter

Kokerskan Lydia Rekola,Sthlm: 1298:- (Kappa, 5 klänningar, 3 par skor, pampuscher, 20 vita rockar, 2 nattlinnen, regnrock, 4 yllekoftor, 8 förkläden, 18 par strumpor, 6 underliv, 3 underklänningar, 6 par benkläder, 6 par linnen, 2 hattar, 10 vita mössor, 4 halsdukar, 18 par strumpor, badrock, 12 näsdukar, kokbok 5 kokbok 5 handkoffert)

Städerskan mor, Anna, skrivit listan i Sthlm 9.4.43: 1155:- (Kappa, kängor 2 klänningar, skor & bottiner, skinnjacka, muff, morgonrock handväska, ylletröjor, skrivpenna af guld, ring,armbansur, radio väckarklocka.)

Övriga förloarat för 1000 - 1200 per man och SKN kompenserat med 450 och 337:50.

Lasten

2043 ton Gasflammstückkohlen (Westfälisches Kohlensyndikat,Essen)
till G & L.Beijer Kolimport AB, Stockholm
Ass för 64900 i Veritas.
SKN ersatt 64893:48 den 30.3.43

KK memorial

Ej för publicering

Nr 54 H

Fartyget torpederat av en okänd ubåt då det var oå väg i eskorterad tysk konvoj till tysk hamn.

Ex officio
Bo Bergström

77777777777777777777777777

UDHP 80 c 3518

Sjöförklaring och pressnotis allt i mappen om Hermod

Egna noteringar

Sänkt av engelska m/t-båtar

Hermod sänktes av m/t-båtar ur samma flottilj från Lowestoft som angrep Ingers konvoj 28.2.43 och som den 16.3 off Terschelling sänkte danska ångarna Agnete Toft och Maria Toft. -Det var en eldare som just kommit upp från pannrummet för att svalka sig som såg två torpedbanor skjuta fram mot Hermod.Han ropade ut en varning samtidigt som den ena torpeden exploderade akterut om BB med ett våldsamt brak medan den andra torpeden strök förbi alldeles under aktervalvet. 2 minuter senare sjönk Hermod med aktern före. Stuert och städerskan troligtvis dödats i sina hytter om BB midskepps där torpdene träffade,medam maskinisten och donkeyman dödades av explosionen och de vattenmassor som vräkte in i maskinrummet. Ett stort belgiskt fartyg blev samtidigt torpederat och sjönk med svår slagsida. Ett 70-tal människor kämpade för livet i mörkret i det iskalla vattn

HERMOD 13,3.43

och de flackbaneskjutande förpostbåtarna kunde inte direkt börja rädda överlevande eftersom anfallen pågick. Endast 11 man hann komma med i Hermods stb båt, 6 simmande bärgades av livbåten, 3 man flöt klara då på förflotten då Hermod sjönk i ett moln av rusånga. Samtliga tyskar tyskar, BO och 4 man klarade sig. Först en timme efter sänkningen togs de nödställda i livbåten upp av en minsvepare.



Hermod i Rouen den 8 juni 1935.

Historik

Lastångare på 1444 brton byggd 1918 vid Södra Varvet i Stockholm av stål L.75,2 B. 11,6 Tillhörig Sveabolaget (K.R.Bökman) i Stockholm. Sjösatt 28.7.18 Enkeldäckad med lång brygga,back & poop ,Lucka 1 & 4 i brunnar. 2 master. 700 ihkr maskin. Gjorde i mars 1919 sin första resa Malmö-Hull med pitprops. -1934 krossade Hermod en 50 meter lång elevator i Västerås hamn. 1929 kollision i Kielkanalen med tyska ss Amrum som kort dessförinnan refuserats vid underhandlingar om inköp till Sveabolaget.

18.8.42 gick Hermod i Samma konvoj som C.F.Liljevalch och räddade några överlevande. Hermod var 9.4.40 på resa Gävle-Rouen med massa men var kvar på svenskt vatten och fick lossa i Karskär. Sedan dess i Tysklandstrafik. 14.11.42 med malmlast från Oxelösund till Rotterdam påseglades Hermod till ankars i minleden 900 meter norr om vaktfartyget Gjedser-Warnemünde av

HER MOD 13.3.43

ms Vulcan av Hamburg vars stäv trängde in 3 meter i STB låring,men rodert klarade sig och inget läckage uppstod. Hålet gick ner till 3'över VL. Tysken backat loss och fortsatt utan att förhöra sig om skadorna. Hermod gått in till Holtenau redd,lossat i Hamburg och i barlast gått till svensk varv för rep. Haveriet hemligstämplats på KK Vol 30.
Kapten Sterling ,Johanneshov, gick i pension 1951 och fyllde 75 år den 2.5.60

MÖ 697 13.3.43

LITEN LÅNGREVSBÅT MED 2 MAN FÖRINTAD AV MINEXPLOSION VID FISKE I LOMMABUKTEN.

Sammanfattning

MÖ 697, som kl 05 lör 13.3.43 i vindstilla och soldis gått ut från Malm för att med 2 man ombord bärga sina långrev i höjd med Vikhög i Lommabukten sågs kl 09.20 från motorgaleasen Ida Marie av Landskrona på 38 brton flyga i luften och totalt förintas i ett 50 meter högt vattenuppkast vid en minexplosion. Ida-Marie, på väg mot Ven under segel efter att ha lossat sin last av tegel i Malmö, befann sig c:a 2' NO Malmö Revs fyskepp då hon skakades av detonationen och sedan fick känning av kraftiga svallvågor. Strax därefter tyckte sig de 2 männen ombord höra nödrop, satte fyr på motorn och satte kurs i NO riktning mot skriken. Efter c:a 8 minuters gång kom de till ett område där bottenslammet rörts upp på ett stort område och 100 kg död fisk flöt blan garntråg, smörjoljedunkar och träflisor. Ida Marie låg kvar en timme på platsen innan hon för segel fortsatte sin resa till Ven, dit hon kom kl 20. Tydligen hade minan exploderat direkt mot den lilla båten. Explosionen sågs även från Malmö Revs fyrskepp som ett 50 meter högt och 30 meter brett vattenuppkast 2' i NO riktning, men då en segelskuta kort därpå sågs gå till platsen brydde fyrpersonalen sig inte om att gå dit ut. Explosionen sågs också från en fiskebåt som gått ut från Malmösamtidigtsom MÖ 697, men på grund av brist på motorbrännolja brydde sig de 2 ombordvarande inte om att gå dit. Spillrorna observerades driva med strömmen mot Ven. Inga minor påträffades i Lommabukten vid svepningar av Marinen några dygn senare.

De omkomna

+Fiskare Karl Holmkvist, Lundsbergsgatan 7A, Malmö, 20.1.98
+Fiskare Otto Wilhelm Boström, Stora Nygatan 65, Malmö, 6.4.93.
Holmkvist efterlämnande maka, 4-årig son och en åldrig far i små omständigheter och SSD startade en insamling för de efterlevande som inbragte 4192:74
Otto Boström efterlämnade syskon.

Liken funna

Sön middag 23.5.43 fann en fiskare utanför Barsebäcks fyr ett manslik som den 24 .5 identifierades som Otto Boström. Liket och dess kläder var efter över 2 månader i vattnet illa åtgångna men alla plagg var i behåll och i fickorna fanns pengar och restaurangkort. Holmkvist var iförd blåställ, gummibyxor, en blå sticktröja, grå byxor och gråvitrutih halsduk. -Den 10.6 fann en fiskebåt utanför Vikhögs fiskeläge liket av karl Holmkvist.

KK vol 111

Sjöförklaring

En egentlig sjöförklaring kom inte till stånd men en polisrapport inkom till KK i Sthlm 6.5.43 från Polisen i Malmö som klaralde följande:
Karl Holmkvist hade lämnat sin bostad i Malmö vid 05-tiden den 13.3.43 och

Mö 697 13.3.43

då uppgivit att han och Otto Boström skulle ta upp en långrev de satt ut i Öresund dagen innan. Sedan hade dessa två ej mera avhörts. Uppgivet av Karls fader, 72-årige f.d metallarbetaren Nils Holmkvist, Lundsbergsgatan 7 a ,2 tr, Malmö.

Fiskaren Karl Ferdinand Blycker, 45 år, Rönneholmsvägen 41 ,Malmö, och hans kollega Frans Jönsson, 29 år, Kungshällagatan 29, hade lör 13.3.43 uppehållit sig i sin fiskebåt i Citadellhamnen i Malmö och då sett Mö 697 gå förbi dem genom hamnen ut mot Öresund. De hade strax följt efter. Mö 697 hade stannat c:a 5000 meter syd Vikhög och börjat dra upp södra änden av sin utsatte rev, Medanxde höllxpåxmedxdetxdrevxbåtenxsaktaxsöderutx medan Blycker och Jönsson fortsatt 300 meter norrut där de börjat ta upp xxxxx norra änden av sin utsatta rev. Medan de höll på med det drev båten sakta söderut. De märkte då att Mö 697 fortsatt i riktning mot Vikhög, troligen för aii istället dra upp reven därifrån. Vid 09-tiden, då Blycker och Jönsson nästan dragit upp sin c:a 4000 meter långa rev, så Jönsson i riktning mot Vikhög, eller mot den plats dit Mö 697 begivit sig, en stor vattenpelare och förstod att en mina exploderat. Men då de haft ont ommotorbränsle och en segelskuta befunnit sig närmare platsen brydde de sig inte om att bege sig till platsen för explosionen.

Fyrtjänsteman Ragnar Hasselgren, Andréegatan8 B, Malmö, 36 år, på fyrskeppet Malmö Redds, om ligger c:a 4000 meter NWtN inloppet till Malmö hamn, sett attMö 697 strax NO om fyrskeppet på färd ut i sundet c:a kl 08.15.-Kl 08.50 observerades en hög vattenkaskad av en minexplosion 2′ NO fyrskeppet men ingen detonation hördes. Då en segelskuta strax därfter passerat i omedelbar närhet av platsen för minsprängningen jade Hasselgren och hans förman inte brytt sig om att bege sig dit.

Skeppare Victor Olausson, St.Ibb, Ven, 49 år, lämnat Malmö kl 06.30 den 13.3 med sin xxx segelskuta Ida Marie som fraktar tegel från Ven till Malmö. Hissat segel och fortsattut i sundet. Vindstilla, soldis, stark sydlig ström. C:a kl 09.20, då de bafnn sig c:a 2′ NO fyrskeppet Malmö Redd hörde Olausson och Stjärnström i kajutan en smäll och märkte en kraftig skakning i fartyget .Båda gått upp på däck men Stjärnström efter ett par minuter åter gått neri kajutan. Olausson stannat kvar på däck och därunder i NO riktning hört upprepade skrik. Ropat på Stjärnstörm som ochså hört skriken. Olausson genastsatt fart på motorn och fortsatt i den riktning varifrån de hört skriken. Efter c:a 8 minuters färd, på en plats c:a 2′ NO Malmö Redd, observerade de en mängd vrakdelar från en båt och en stor mängd död torsk. Stannat motorn ochlegatkvar på platsen c:a en timme utan att se något av besättningen på denminsprängda båten. Efter ankomsten till Ven kl 20 meddelat Öresunds Marindistrikt om det inträffade.

=================

MÖ 697 13.3.43

Historik

Fiskekutter av kostertyp med motor på 4 ton, byggd 1920 av trä på klink Oregistrerad. Halvdäckad, spetsgattad, i mycket gott skick. Ägd och förd av Karl Holmkvist,Malmö, som ånköpt båten 1929.

GG 63 NORMANDIE 16.3.43

MINSPRÄNGTS OCH SJUNKIT 9 DISTANSMINUTER NNW LYSEGRUND i KATTEGATT.

Rapport

Normandie avgick kl 02 tis 16.3.43 från Halmstad för fiske vid Lysegrunds bankar där man tidigare fiskat i 2 månaders tid. 6 ombv.
Sönderslagt genom minsprängning kl 11 tis 16.3 9′NNW Lysegrund under fiske i vindstilla och soldis.Ingen av de ombv fick bestående skada.

Crew list

Skeppare Oscar Johansson,Hönö Röd, 38 år, hälftendelägare.
Fiskare David Ludvigsson, Hönö Röd, hälftendelägare
Fiskare Janne Jansson, Öckerö, 39 år
Fiskare Axel Johansson,Såggatan 34,Göteborg,38 år
Fiskare Bernhard Ludvigsson ,Hönö Röd
Fiskare Gustaf Andersson, Hönö Röd

rapport

Normandie avgick c:a kl 02 tis 16.3 från Halmstad i lugnt väder,klar sikt Snurrevaden utlades c:a 9′NNW Lysegrund och skulle vid 11-tiden just halas in. En del av tågvirket fastnade då i vad vi antog vara ett vrak på botten.Vi närmade oss med fartyget den plats där tågvirket satt fast och försökte få loss det. Alla 6 ombord var på däck. Djupet på platsen var 16 famnar och på tågets lutningsvinkel kunde vi se att det föremål vari taågvirket satt fast befannsigi omedelbar närhet av fartyget. Plötsligt inträffade en våldsam explosion som lyfte och skakade båten som överspoladades av vattenuppkastet. Vi förlorade samtliga för en kort stund förmågan att göra iakttagelser även om vi inte förlorade medvetandet.Då vi åter kunde bedöma våra handlingar befann sig fartyget i sjunkande tillstånd. I motorrummet stod vattnet upp på halva motorn, allting var kastat omkring och förstört. Vi lyckade endastmed knapp nöd få livbåten i sjön och ta plats i den. Då vi kommit ett stycke från Normandie sjönk hon med aktern före. Kl var då 11.10. Vi hade inte kunnat rädda något av våra tillhörigheter. Samtliga dessa samt redskapen och allt vad därtill hörer gick förlorade. Vi orienterade oss med ledning av solen och rodde mot land i omkring en timmes tid då vi togs upp av tyska trålaren Dr.A.Strue som även tog upp livbåten. En timme senare sattes vi över på Liberty av Björkö som kl 19 kom in till Halmstad.

Egna noteringar.

Polaris av Bohus-Björkö gjorde 17.3 en rekordfångst på 11940 kg fisk på den plats där Normandie sjunkit. Den 19.3 fick GG 157 Ella av Hönö en mina i trålen 25′SO Trelleborg och måste kapa redskapet.Ella återvände 20.3 till Hönö. Hon hade fiskat i södra Östersjön för att laget trodde det var riskfriare där.

GG 63 NORMANDIE 16.3.43

Sjöförklaring i Göteborg mån 29.3.43 kl 14

Skeppare Johansson åtföljdes av advokat Åke Victorin
Advokat Tage Zetterlöf för SKN.
Skeppare Johansson: Normandie fiskat vid Lysegrund hela vintern.Man hade sig inte bakant attfarvattnet skulle vara minerat.
Janne Jansson: Normandie under februari och första hälften av mars legat på fiske i dessa farvatten.

KK memorial 27.5.43

Miasprängning.

Ex officio Bo Bergström

Assuraas SKNEIII 257

SKN utbetalade 30.4.43 kr 30.000:- för totalförlust.
Skeppare Oscar Johansson köpte 1944 för 150 kr livbåten av SKN. Livbåten var efter flygbeskjutningen av Normandie 23.5.42 lagade med påspikade plåtar över de bräckta borden.
Proveny för SKN 16.3.44 kr 150 för livbåt.

Historik Eget

Motorfiskebåt på 50 brton byggd 1935 i Skredsvik av ek och furu.
L 19,1 B 5,7 Ägd och förd av skeppare Oscar Johansson på Hönö Röd med David Ludvigsson som hälftendelägare. 150 hkr motor. Inköpt från Öckerö våaren 1942 . Den 23.5.42 utsatt för tyskt flygangrepp i Skagerack.
Enligt KK sjörapport skulle Normandie ha mätt 17,2 ton,vara oregistrerad och byggd okänt år av trä på kravel.

Se 23.5.42 flygattack

Mininvasion på Västkusten febr 1943 Eget

16.2.43 sprängdes 31 minor inom Västkustens MD och 26 andra rapporterades siktade. En mina sprängdes 18.2 vid Edshultshall av marinen. Vid smällen krossades 300 fönsterrutor och en sjöbod och 3 skorstenar raserades.Förutom denna sprängdes samma dag 13 minor inom MDV. Den 19.2 sprängdes bl.a en mina på Öckerös västsida.Vid explosionen klövs och rasade verandan på ett hus i Lillvale och i andra hus föll ljuskronor ner,element lossnade från väggarna,takpannor i mängder blåste av taken,skorstenar slogs av och rutor krossades. den 22.2 drev 18 minor mellan Varberg och Väderöarna av vilka marinen sprängde 12 före kl 20. den 23.2 siktades 24 drivminor mellan Vinga och Hållö. En minexplosion i Skagen 12.3 tryckte in varenda ruta på badhotellen,spräckte husväggar,ramponerade tak och dörrar för 150.000 kr

HEMLIG

NORMANDIA 16.3.43

MOTORTORPEDBÅTSANFALL OCH MINEXPLOSIONER I ROTTERDAMKONVOJ TUR-RETUR.

Journalutdrag

29.3.43 skrev advokat Emil Henriques i SKN i ett hemligstämplat brev till utrikesrådet Staffan Söderblom på UD,med flöjande journalutdrag som belaga för en resa Normandia gjort i mars 43 Oxelösund-Rotterdam-Gävle med järn. malm på nedresan och koks i retur. "Du måste medge att det inte handlar om några semesterresor och den kan ju bli ännu livligare om den tyska ballongbäsättningen använder sina vaoen." Henriques ansåg att det skulle få politiska konsekvenser om svenska fartyg med tyska marinsoldater ombord skulle råka i strid med brittiska motortorpedbåtar på Rotterdamtråden. Befh på Normandia var akpten Alf Arvidsson,Göteborg, 1e styrman Gustaf Carlsson,Lycke, 2e styrman Hilding Fredriksson,Sölvesborg,timmerman Erik Lindström,Gävle. (20 mans besättning) Se även tidigare journalutdrag för Normandia.

Ons 3.3.43 Avgått Oxelösund med malmlast destinerad till Holtenau för order.

Fre 5.3 Ankrat vid Kiels fyrskepp för lots och marinkontroll.

Lör 6.3 I Cuxhaven fått ombord spärrballonger och 3 tyska marinsoldater beväpnade med gevär och handgranater.

Sön 7.3 fått kontrollofficer och signalmatros ombord och avgått från Cuxhaven. Anslutit till konvoj med eskort av 4 minsvepare och 6 förpostbåtar Mellan kl 16 och 22 exploderade flera magnetmonor intill oss varvid fartyget skakat och vibrerat våldsamt.Timmerman pejlat med jämna mellanrum. Ej läck. Kl 21 flygplan över oss med eld från minsveparna.På förfrågan svarade kontrollofficeren att gevären och handgranaterna var för att skydda fartyget från engelska motortorpedbåtar.

Mån 8.3 Fått lots vid Hook van Holland.Förtöjt i Waalhaven och avlämnat officeren och signalmatrosen.

Tis 9.3- ons 10.3 Lossat malmlasten. Börjatbygga Koksbingar på däck.

Tors 11.3- Fre 12.3 Lastat 1550 ton koks och bunkrat 150 ton.

Lör 13.3- Sön 14.3 Order att samla ihop passen och vara klara för avgång den 14.3 på e.m.

Mån 15.3 kl 04.00 fått order om avgång .Fått spärrballong, officer,signalmatros och 3 marinsoldater ombord.Alla tyskar hade gevär och handgranater med sig.Anlsutit till konvoj med eskort av 9 förpostbåtar och minsvepare vid Hook van Holland. Två flyglarm under kvällen.

Tis 16.3 kl 00.30-11.32 sju minexplosioner i närheten av fartyget som skakat och rullat våldsamt.Pejlat runt men inget läckage. På natten anfall av engelska motortorpedbåtar varvid danska ss Agnete Toft och Marie Toft sänktes.En torpedpasserat några meter från Normandias stäv.Kl 16.30 fått lots vid Elbe I fyrskepp och anlänt till Brunsbüttel 23.50.Förtöjt i du'c dalber i tät tjocka.

NORMANDIA 16.3.43

Ons 17.3 på kvällen slussat i Holtenau.
Tors 18.3 Passerat Trelleborg.
Fre 19.3 Gått upp genom Kalmarsund.
Lör 20.3 Gått genom Stockholms skärgård.
Sön 21.3 Anlänt till Fredriksskans i Gävle.
Ons 24.3 Utlossad. Avgått till Oxelösund för att lasta malm till Rotterdam

Assurans

Ev skador gått in på de minskakningar Normandia utsatts för 18.2 och 15.4. 1943 och som konstaterades vid Eriksbergs varv av ingeniör Sten Haeger den 28.8.43. SKN ersatt rederiet 8.2.44 med 15649:17 för skada och kostnader.

Historik Eget

Se 11.8.43 kollision med Svend Pii

Övriga krigshaverier

22.3.41 flygattack
23.6.42 bombad
27.11.42 flygattack
18.2.43 minskakning
15.4.43 minskakning
18.11.43 bombad
11.12.43 bombad
6.3.44 Minskakning
5.8.44 bombad

UTÖ 15.3.43

SKAKATS AV TRE MAGNETMINEEXPLOSIONER FÖRÖVER I ROTTERDAMKONVOJ

Journalutdrag

Sön 14.3.43 kl 05.45 Avgått från Rotterdam med rumslast av kol till Stockho
Mån 15.3 fartyget gått i konvoj med 4 minsvepare före.Under natten har 3 magnetminor bringats att explodera av minsveparna.Därvid uppstod kraftiga skakningar i fartyget. Vid undersökning av fartyget förmärktes att översta lagerhalvan på ankarspelets STB-sida sprungit sönder samt en ventilram och glaset i BB skans spräckts.
Fre 19.3 07.15 Ankrat på Ropstens redd i Stockholm,BB + 45 famnar.
Kl 15 förhalat till Gasverkets kaj av lots och en bogserbåt.
Ovan angivna skador ha under uppehållet i Stockholm reparerats.

E.Ljungström 1e styrman | Sven Törnbaldh 2e styrman | ss Utö 27.3.43 F.B.Olsson Befh

Reparation & assurans

Värtans Mek.verkstad förnyat 1 st sidoventil med glas och packningar i skansen samt förnyat glas och glasring i en st ventil.
Kostnad 173:- kr

SKN 9.6.43 betalat 115:67 till rederiet

Data

Se Utö 31.10.41 konvojresa

ASPÖ 17.3.43

SKAKATS AV 4 MINEXPLOSIONER - VARAV EN DUBBELEXPLOSION- I ROTTERDAMKONVOJ

Journalutdrag

Tors 11.3.43 kl 06 avgått från Västerås med last av järnmalm för Rotterdam.
Ons 17.3 kl 12.45 erhållit minlots och signalmatros vid Cuxhaven.
Kl 15.20 fallit in i konvoj vid Elbe 1 fyrskepp såsom första fartyg i STB kolonn,600 meter efter minsveparflottiljen. Kl 23 exploderade i tät följd 2 magnetminor i minsvepet föröver varvid Begleitofficeren beordrade att öka avståndet till c:a 1000 meter från minsveparna. Kl 23.30 skakades fartyget av en mycket kraftig explosion,orsakad av att 2 magnetminor exploderat c:a 100-150 meter framför Aspös bog.Rundpejling företogs men farrtygetbefanns tätt.
Fre 19.3 kl 01.15 förtöjt vid lossningskaj i Waalhaven i Rotterdam.

Eric Boogren
1e styrman

Ångf. Aspö 19.3.43
E.Hamberg (?)
Befh

Besiktningsinstrument

In.Allan Zander vid dockning vid Oskarshamns varv 5.4.43 konstaterat intryckta plåtar förut STB och BB ,ett par öppnade växlar i förpiken och ett antal läckande naglar och växlar akterut.En del ventilglas på däck spräckts och efter explosionerna 17.3 hade bultarbefunnits lösa mellan stativet för de maskindrivaa pumparna och H.T-kolonnerna å stora msakinen.
Bordläggningen STB: 3 plåtar förnyas i A,B,C-stråken respektive
1 plåt riktas i E-stråket ävensom 7 spant.
Bordläggningen BB; 2 plåtar förnyas i A-resp. B-stråken. 3 spant riktas
Div läckande naglar & växlar i bordläggningen diktas.
Cement och garnering förnyas i förpik och STB rännsten.
Ventilglas: 7 glas i maskinskylightet, 1 glas i kabysskylightet,1 glas i backen om STB, 1 glas i förliga salongsskottet och 1 i skansen akter förnyas
Maskinrummet: Fastsättningsbultar mellan stativet för de maskindrivna pumparna och H.T kolonner losstagas,alla hål brotschas ,nys svarvade bultar fastdragas.
Kostnad 7630:- Aspö låg i docka i Oskarshamn 4-7.4.43,reparationen var klar på kvällen 9.4 ich Aspöavgick kl 05 10.4.

Assurans

SKN betalat 9095:57 den 18.5.45. (Inkl hyror etc u. rep.)

Historik

Se Aspö 28.9.41 minskadad
Övriga krigshaverier:25.4.41 koll. med Sperrbrecher.

MAGDALENA 22.3.43 100% krig

AKTERSKEPPET UNDER VATTEN PÅ HELDERS REDD EFTER KOLLISION MED FÖRPOSTBÅT

Rapport

Avgick Rotterdam mån 22.3.43 destinerad till Stockholm. Rumslast 1574,4 ton kol. Djupg F 15′3″ - A 16′6″ 19 ombv
Mån 22.3 kl 17.15 kolliderat på Den Helders redd med förpostbåt.Vind NO2, disig horisont.BO på bryggan,utkik på backen. Mistat ankaret med 150 famnar kätting och fått läckor akter om maskinskottet så att akterrummet vattenfyllts.Fartyget stod under Begleitofficerens kommando. Trots varning från 1e styrman felbedömde BO strömstyrkan i relation till fartygets fart med resultat att kättingarna sprungo.Fartygets befäl fritager sig från allt ansvar.

Utdrag ur skeppsdagboken.

Mån 22.3 kl 05.45 avgått från Rotterdam assisterad av lots och bogserbåtar. Begleitofficer ombord. Kl 08.30 passerat angöringsbojen vid Hook van Holland,gått in i konvojen och fortsatt. Kl 15 överflög en eskader bombflygare konvojen. Kl 15.30 erhållit order av ledarfartyget om formering till en linje för att gå in till Helder över natten. Kl 17.15 ankrat på Helders redd med BB ankare enligt order från BO. Trots full back i maskin kunde ej kättingen stoppas på spelet förrän mellan 60 och 70 famnar löpt ut och då sprang kättingen. Fartygethade nu lagt sig tvärs för strömmen. BO gav order om att STB ankare skulle fällas omedelbart.Lagt av STB ankare Enligt signal från 1e styrman på backen visade kättingen rätt föröver och var det stor kraft på kättingen.Vid ankringen med STB ankare gick maskin sakta framåt.Efter signalen från backen slog befh full fart fram på maskintelegrafen,men kättigen rappade fortfarande och även denna kätting brast mellan 60 och 70 famnar.Bromsarna på spelet var vid båda tillfällena ej fullt tilldragna.Omedelbart igångsattes tillriggning av reservankaret.Då kättingarna med stor kraft rappade på kabelaren blev dessa hårt slitna. Då STB-kättingen brast drev fartyget ner mot en akter om förankrad förpostbåt vars stäv törnade mot STB-sidan akter om maskinskottet på förkant av lucka 3. Kollisionen var ej synnerligen kraftig men brädgången kröktes något. Kl 18 kom chiefen upp på bryggan och meddelade att akterrummet läckte.Länspumpning igångsattes omedelbart och signalerades till ett av förpostfartygen att beordra lots och bogserbåt från Helders hamn. Magdalena var under hela denna tid under BO:s kommando. Kl 18.45 kom lots ombord. Senare kom den tyske Hafenkommandanten ombord. Kl 22.15 förtöjda i ducd′alber i hamnen och fått låna 2 grova wires från land att förtöja med.Akterrummet nästan vattenfyllt.Står på botten med akterskeppet vid lågvatten.Ej kunnat hålla läns med maskinpumpen. Sjövakter gått hela natten.

MAGDALENA 22.3.43

Tis 23.3 Ombud för Kriegsmarine och assuransen varit ombord.Dykare undersökt botten och sidan och funnit en läcka mitt för lucka 3.Fått ombord motorpumpar och pumpmanskap från land som länspumpat maskinrummet och sedan har maskin kunnat hållas läns med egna pumpar.Stämplat maskinskottet med plankor och grova bjälkar då fara förelåg att det skulle brista.Detta arbete utförts av besättningen.

Ons 24.3 Hela akterskeppet under vatten vid högvatten. Då 3ans tank vattenfx fyllts kan det antagas att tanktaket brustit på grund av det stora trycket.Dykare varit ombord och tätat läckan provisoriskt.Rekvirerat 3 st motorpumpar från land samt en ångpump som tillsammans länspumpat akterskeppet så attfartyget åter flyter.

Tors 25.3 08.30 en pmåmkran kommit långsides genom Krigsmarinens försorg och 09.45 började lossningen av akterru met till 2 pråmar.Länspumpat maskinrummet med motorpump från land.

Fre 26.3 En från Amsterdam rekvirerad kran anlänt kl 23.En bogserbåt anlänt från Amsterdam speciellt för länspumpning men användes denna ej.

Lör 27.3 Kl 10 fortsatt lossning från akterrummet.Då fartyget under lossningen kom för djupt med förskeppet lossat även en del av lasten i lucka 1 separat i pråmen.

Mån 29.3 Under f.m utlossat all last i akterrummet.Förhalat tvärs över hamnen med assistans av 2 bogserbåtar.

Tis 30.3 En plåt provisoriskt påsvetsats utanpå läckan i bordläggningen.

Ons 31.3 Börjat lasta kol.

Tors 1.4 Kl 15.15 var hela kollasten intagen.

Fre 2.4 Tagit ombord och fastgjort 45 famnar kätting och ett ankare om BB samt 15 famnar kätting om STB på reservankaret.Ombud för Krigsmarinen och assuransen besiktigat och utfärdat sjövärdighetsbevis.

Lör 3.4 Legat och väntat på konvoj (7 gånger längre väntetid på konvoj i Helder än i Rotterdam)

Lör 10.4 08.10 avgått från Helder assisterad av 2 bogserbåtar.BO och en signalmatros kommit ombord. Kl 13 anslutit till nordgående konvoj.

Stockholm 16.4.43
J.E.Lange
Befh

Sjöförklaring i Stockholm mån 3.5.43 kl 12.30

Sakkunniga:Anders Edgren % Ernst Perno.

Civilkaskoförsäkrad i Mälaren. Krigskaskoassurerad i SKN.

Befh Lange: Ankarkättingarna klassats i Göteborg i maj 1941. Befh kände inte till vilka befogenheter som rätteligen tillkommer Begleitungsofficerare

MAGDALENA 22.3.43

men hade sig bekant att dessa,som plägade övertaga befälet ombord,under utövandet av detta befäl bl.a förde fartygets journaler. Vid tiden för olycka förekom det inte längre att,såsom tidigare varit fallet, en skriftlig handling rörande befälsförhållandena upprättades och undertecknades då BO kommi ombord. Varje BO var utrustad med en bok innehållande uppgifter om tidvattensförhållandena i aktuella farvatten men då det rått flod vid olyckstillfället hade en sådan bok inte använts.Magdalenas akterskepp var vänt mot strömmen då BB ankare fälldes.Anledningen till att även STB ankarkättning brustit var att ordern om full fart framåt då ännu inte hunnit inverka på kättingens sträckning.

1e styrman Warfvinge: Då fartyget legat tvärs mot strömmen hade strömmen satt in från BB-sidan.Fartyget ytterligare svängt något innan STB ankare sattes. Kättingen till STB ankarehade därför inte legat runt fartygets stäv.Båda kättingarna förmodligen brustit helt nära kabellariet och innanför fartygets reling enär kättingtamparna icke syntes ha varit i beröring med vattnet.Läckan i bordläggningen orsakats av att förpostbåten på sidan haft en skarp bygel,avsedd för paravanstänger,mot vilken Magdalena törnat.

Matros Assmundson: Befunnit sig på backen. Inget att tillägga.

Rorsman Svärd: Bekräftat att han stått till rors.

Lättmatros Karlsson: Befann sig vid olyckan på lucka I och därifrån iakttagit händelseförloppet.

KK memorial 12.7.43 Ej för publicering

Orsak: Befh och den tyske kontrollofficeren -BO - synes ej rätt hava uppskattat strömmens styrka och riktning.Detta i förening med fartygets ringa maskinkraft orsakade olyckan.

Ex officio
Bo Bergström

CREW LIST

Befh Johan Erik Lange, Klostergatan 4,Malmö, 3.1.75 (Sjökaptensexamen 1909)
1e styrman Hans Åke Warfvinge, 11.11.09 (Sjökaptensex. -35)
2e styrman Christer Uno Adolf Phalén,12.11.13
Chief Ragnar Gustav Fredriksson, 30.10.75
2e maskinist Ivan Abrell, 18.3.15
Stuert Sven Hilding Östergren, 19.7.04
Kock Karl Erik Hultgren, 2.10.10
Mässuppassare Mats Alfred Johnsson, 14.12 15
Matros Nils Johan Karlsson, 2.11.84
MatrosSigurd Valentin Assmundson, 9.5.24
Lättmatros Oscar Ivar Svärd, 9.12 15
Lättmatros Victor Kaiv, 16.7.15 (Est)

forts

MAGDALENA 22.3.43

Crew list forts

Lättmatros Fingal Emanuel Karlsson, 31.7.06
Jungman Karl Erik Davidsson, 29.6.19
Smörjare Gustav Bertil Åkesson, 3.7.12
Eldare John Sigvard Trulsson, 11.4.12
Eldare Karl Axel Jönsson, 14.10.17
Eldare Gustav Rune Eriksson, 13.6.21
Maskinelev Axel Arne Eriksson , 4.9.21

SKNEIII 257

Red AB Strim till SKN 23.3.43

Härmed bedja vi få meddela att vi idag genom Frachtkontor i Hamburg erfarit att ss Magdalena på gesa från Rotterdam till svensk hamn måste anlöpa Den Helder då fartyget förlorat bägga boganakrna och all ankarkätting.Vi ha ännu icke emottagit några närmare uppgifter om hur skadorna inträffat men skola återkomma härtill.

Telegram till redAB Strim från F:a Seam,Rotterdam,23.3.43

(Avsänt kl 16.25) Magdalena beim Ankernauf hoehe den Helder beide Anker und Ketten verloren und mit Achterschiff auf Marineboot aufgetrieben stop Mit leckage nach Helder eingeschleppt Raum 3 und 4 unter Wasser.Entloeschung von etwa 635 tonnen Kohlen notwendig stop Schiff nicht in direkte gefahr Kapitaen und Mannschaft wohlauf stop Vertrester Meyer de Jong und Aussenbeamter SEAM heute bach den Helder stop Bergungsgesellschaft Vandertaak mit Bergungsarbeiten beauftragt stop drahten weitere einzelheiten Morgen stop = SEAM

Dito, avsänt Rotterdam 25.3 kl 17.34

Lange leck achterschiff abgedichtet heutemorgen flott gekommen ~~leichterung~~ leichterung aus Raum 3 und 4 morgen stop Ankauf Anker und Ketten untersuchen zur zeit kommen zurück = SEAM

Dito, avsänt Rotterdam 27.3 kl 12.41

Betrifft Ankerfrage können hierbekommen einen gebrauchten Anker 1125 kg mit 120 faden Kette preis 70 cent per kg stop Neue Anker nicht su erhalten stop Nacj ansicht MeyerdeJong kann Lange mit vorstehendem Anker und an bord befindlicher Reserveanker fahren stop Drahtet ob wir kaufen sollen = SEAM (Rederiet telegraferat:Köp)

Dito avsänt Rotterdam 31.3

Lange vorläufige reparatur mittwoch beendet. Nach wiedereinnahme gelöschter Ladung ende dieser Woche abgangbereit stop Ein Ankergeliefert durch Kriegsmarine den Helder und 6o faden Kette die von hier geliefert werden stop Zweiten Anker und restliche Ketten keine ausfuhrgenemigung erhalten = SEAM

MAGDALENA 22.3.43

Besiktningsrapport

Magdalena besiktigats 17.4 och 28.4.43 i Ekensbergs flytdocka i Stockholm av haveriexpert Ivar Roksberg på uppdrag av SKN.Vid besiktningen deltog även rederiets inspektör K.Ohlsson,klassexperten H.Edholm, Mälarens inspekör Palmblad och fartygets befäl.

Bordläggningen etc STB vid aktre lastrummet:

3 plåtar i stråk 1 & 2 under berghultsstråket förnyas delvis och en plåt i stråk 3 riktas på plats. 2 bockade och bräckta huvudspant och 2 dito kontr spant kapas och förnyas delvis.

Brädgångsplåtar akter STB uppriktas på 9 meters längd liksom 9 stöttor och en plåt förnyas medan 2 stormportar riktas.

Stråket ovanför bergultsstråket intryckt i övre delen,riktas på plats.

Aktre lastrummet har varit helt vattenfyllt.75% av garneringen förnyas och tanktaket rengöres och målas. Genomgång av luft & pejlrören.

Tanktaket i tank 3 i akterrummet läck i naglar och växlar: diktas.

Inredningen under bryggdäcket akterut om STB har delvis stått under vatten Här iordningställes möblerna,mäss & 2 hytter målas.

Ballastpumpen: Ett spräckt lock på vattensidan förnyas.

Propellern: Skadats av förpostbåtens ankarkätting. 3 bladspetasr avmejslat vid rep. i Rotterdam. Propellern förnyas i tackjärn, 3½ ton.

Propelleraxeln drages för besitning och nedsliten pockenholz i hylsans und halva (p.g av ojämn gång) förnyas.

Ett ankare förnyas. (Tidigare tillhört ss Jamaica) med 90 famn.kätting,dvs 45 famnar på var sida (Även den ex Jamaica)

(2 st patentankare och 40 famnar kätting på var sida förlorades i Helder. 1 ankare utan certifikat erhållet i den Helder)

Magdalena kom till Ekensbergs varv på e.m 16.4.43,torsattes 27.4,avgick från varvet efter 11 arbetsdagars reparation den 5.5.

Reparation inkl dockning kostat 15989:-

Assurans

SKN 10.6.43 till Roksberg för besiktning 300:-

SKN 9.5.44 Lösen av dispache 930:-

SKN 19.5.44 till rederiet 62.904:83 (rederiets generalräkn.slutat på 70.946:51 den 13.12 43)

SKNEVII 369 LASTEN

1574 ton Kokskohlen (Fettfeinkohlen) för Carl Folke & Co AB,Sthlm

Assurerad i Veritas för 71.830:-

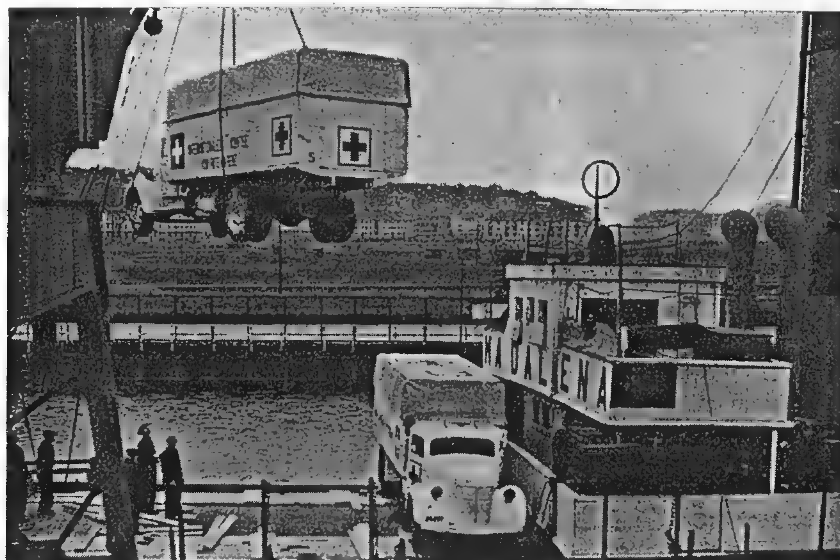
SKN utbetalat 6879:96 till rederiet 17.5.44 för på last & frakt fallande bidrag till gemensamt haveri,medan Veritas fick 302:68 den 17.5.44

Forts

MAGDAKENA 22.3.43



Göteborg 31.3.45 Påskdagen avgick Magdalena till Tyskland med 10 st Volvolastbilar som skall distribuera paket till allierade krigsfångar. 4 bilar påkajen skall sändas med en annan båt. På undre bilden ses lossningen i tysk hamn.



De Vos& Zoon,Amsterdam,30.3.43 till Veritas SKNEVII 369

No 3 and 4 holds were flooded at high water so that it was necessary that about 635 tons of coal had to be discharged at Den Helder.The ss Magdalena

MAGDALENA 22.3.43

had been in collision with a German "out-post-vessel" which was lying at anchor. The ss Magdalena was put into den Helder with the assistance of tugs of the German Navy and beached in the harbour.An examination by divers of the German Navy showed that there was a hole in way of the afthold and No 3 hatch. As the ships pumps appeared to be insufficient to pump the water out of the same hold as same could be easily choked by the fine sort of coal out of which the cargo consisted, a large centrifugal pump had to be ordered at Rotterdam for thsi work. At the same time a coal-grab & lighters had been hired at Amsterdam and sent to Den Helder for the discharge of the cargo stowed in the damaged hold,which was necessary to reach the hole and to be in position to survey the collisiondamage. -Friday 26.3 250 tons of coal had been discharged into barges of the German Navy awaiting the arrival of the lighters. Probably it will be necessary to discharge 635 tons of coal. If possible temporary repairs will be affected at Den Helder, after which the vessel will be reloaded and proceed on her voyage to Sweden.

Telegram till Sv,Veritas 8.4.43 från De Vos & Zoon

Magdalena repaired cargo reloaded sailed today = collision
No damage to or loss of cargo caused in the act of discharging,storing, re-loading and stowing at den Helder.

4052 Floriner till Kriegsmarine

Kriegsmarine för assiatans, dykare, bogserbåtar,prov. reparation,hyra av material och leverans av ett ankare kräbt FL 4052:44
N.V van der Taaks Bergingsbedrijf för assistans,lossning och återinlastning Fl 2335:10
Kranhyra Fl 1693:02
Bogseringskostander för kranen Amsterdam-Helder och tillbaka (utförd av firma Frans Swarttouw) Fl 886:25
Hyra av läkatren Aero FL 223:80

SKNEIII Disp — Dispache,Sthlm 9.5.44 P.G.Hasselrot

SKN ålagts betala även omdiksuterade 7576:50 kr till rederiet för hyrar, maskinförnödenheter mm tiden 3-10.4.43 =
SKN 19.5.44 till redereit utbetalat 62.904:83 kr

Eget — HISTORIK

Se Magdalena 6.11.41

Andra krigshaverier: 13.12 43

ATLAND 25.3.43

GICK NER PÅ 2 MINUTER EFTER KOLLISION I MÖRKLAGD KONVOJ.

(ATLAND saknas i KK(H) vol 31, ingen rapport på SKN)

KK memorial Sthlm 30.7.43
Nr 67 H/ 1439

På resa Pepel, Freetown - N.Y. - Loch Ewe, Scotland - London med full last av järnmalm. 36 ombv. Befh V.Löthman.
tors 25.3.43 kl 21.25 kolliderat med engelska ss Carso i konvoj c:a 8' öster om Peterhead fyr, Scotland. Mycket mörkt, NW laber bris. Sjönk inom 2 minuter 19 av de 36 ombv omkommit. Alla skeppshandlingar förlorade.
Atland avgått i konvoj från Loch Ewe kl 15 tis 23.3. Omkring 18 fartyg i 4 kolonner med Atland som nr 2 i kolonn 3 och Carso som nr 3 i kolonn 4. Då Ie styrman c:a 1½ timme före kollisionen avlämnade vakten kl 20 den 25.3 var kursen rv 148° och beräknades denna kurs styras 3 sjömil, då den vid passerandet av en riktningsboj skulle ändras till rv 199°. Alla fartyg mörklagda och natten mycket mörk. Enda ledljus var framför gående fartygs avskärmade akterlanterna, som lyste svagt med blått ljus. Kollisionen föregicks av en BB-signal (2 korta stötar) från Atland som besvarades med backsignal (3 korta) av Carso. Omedelbart därpå rände Carso in i Atlands STB-sida akteröver och vakthavande maskinisten på Atland stoppade maskinen. Corso omedelbart backat ut från Atland vars STB livbåt synes ha skadats. Innan Atland sjönk 2 minuter efter kollisionen hann BB utsvängda livbåt firas under Ie styrmans befäl med en del av besättningen. Den roddes omkring på undergångsplatsen och räddade några simmande besättningsmän. Carso synes ha stoppat i närheten under några minuter och räddade 3 man . Några man som räddat sig upp på akterflotten på lucka 5, togsupp a v ett engelskt fartyg. Av de saknade befann sig de flesta på förflotten som torde ha dragits ner då fartyget sjönk varvid alla drunknade. Olika engelska livräddningskryssare tagit upp 7 lik. BB båt togs upp kl 11.15 f.m. (25.3.)av en livr.kryssare från Kellingstone fyr och infördes till Aberdeen. Sjöförklaring hållits på generalkonsulatet i London den 14.4.43
KK memorial 30.7.43 Ej för publicering

Med ledning av endast det ena fartygets sjöförklaring kan orsaken till kollisionen ej bedömas. Befh och samtliga tjänstgörande däckspersonal vid olyckstillfället äro bland de omkomna och ingen av de överlevande har sett hur kollisionen gick till. Av vittnesmålen framgår att Atland innan kollisionen inträffade var i fullt sjövärdigt skick och livräddningsutrestningen var författningsenlig och i fullgott skick. Dock har livbåtsmanöve ej hållits och livbåtsinstruktioner ej givits i den utsträckning omständigheterna det påkallat.

Ex officio
Bo Bergström

ATLAND 25.3.43

Sjöförklaring på generalkonsulatet,London,ons 14.4.43 kl11

Sakkunniga: Sjökapten Nils Wilhelm Nordgren & Ragnar Snöbom, bosatta i Londo
Vicekonsul Kjell A.Axelsson.
Damtliga fartygets handlingar gått förlorade.

Ie styrman Ohsman ingivit följande skriftliga rapport.

Atland var på resa Freetown,Sierra Leone via NY och Loch Ewe till London. Med last av järnmalm lämnade Atland Loch Ewe i Konvoj, den 23.3.43 kl 15 destinerad till London. Kl 20 den 25.3 då jag överlämnade vakten till 2e styrman van Holderbecke var vinden NW 4-5 Beaufort med korts djupa sjöar. ss Atland låg på sin station.Vi styrde rv 148°,men skulle efter ca 3' passera boj no 29 där kursen skulle ändras till rv 199°. Atlands fart kl 20 var ca7 knop. Konvojen skulle göra 7½ knop,menemedan en del av fartygen blivit efter i konvojen,hade farten dragits ner så att dessa skulle kunna vara på sina stationer före mörkrets inbrott. Kapten Löthman var på bryggan och matros Lorentzen löste av rodret och matros Eversen stod på utkik. Jag gick först ner i min hytt,som är belägenbunder navigation hytten och på samma däck som kapte ens och stewardens bostäder. Efter att ha tagit av mig ytterkläderna gick jag akterut till befälsmässen,belägen på akterkant av midskeppshuset. Jag drack där kaffe tillsammans med 2e maskinisten Per Alvén som också hade frivakt. Strax efter kl 21 gick jag ut från mässen.Kommen från ljuset i mässen ut på däck var jag bländad och jag stannade någon minut utanför mässen och såg akteröver för att vänja mig vid mörkret,men kunde inte se något. Väl vetnade min väg fortsatte jag midskepps till undre bryggan,där jag stannade vänd mot STB till, men såg fortfarande ingenting, ej heller ljus av något slag. Inkommen i min hytt klädde jag genast av mig och påtog pyjamasbyxorna. Jag började tappa upp vatten i tvättstället.I det jag höll på härmed hörde jag två korta signaler från Atland..Då jag förstod att något ovanligt var å färde började jag genast påtaga byxorna.Medan jag höll på härmed hörde jag 3 korta signaler från ett annat fartyg,genast följt av ett våldsamt brak som kom Atland att rulla över. Samtidigt släcktes ljuset för 2-3 sekunder,varefter det kom tillbaka starkare än vanligt för någon sekund, och därefter släcktes för gott. Under denna tid hade jag fått på mig byxorna,kavajen och skorna samt tagit en ficklampa och min gummisäck med personliga papper. Jag sprang först till stuerts hytt men han var inte inne.Jag fortsatte till kaptenens hytt.Han var heller inte inne. Inte heller stod väskan med skeppspappren att finna. Jag fortsatte nu till undre bryggan,upp på bryggan, genom styrhytten till navigations- och telegrafhytterna men ingen stod att finna,och slutligen ut på bryggan och ner på däck om STB, sedan upp på midskeppshuset,förbi STB livbåt som

ATLAND 25.3.43

hängde på sin plats, men ingen var där.Kommen på akterkant av midskeppshuset såg jag att vattnet började komma över akterdäck,fortsatte till BB livbåt (i vilken jag är båtbefh.) och här voro många församlade. Surrningarna voro lösgjorda och någon höll på att fira,men eftersom tågvirket var vått och uppsvullet och följaktligen löpte trögt i taljorna, ville inte dävertarna komma ut. Jag bad om en yxa som jaggenast fick i min hand,skrek till dem som voro i båten att hålla sig fast,och till dem som stodo runt om att föra på dävertarna. Jag högg därefter av först aktra,sedan förliga taljorna med påföljd att livbåten störtade i vattnet. Jag skrek sedan till dem som stodo omkring :" Hoppa i vattnet!" Matros Eversen och jag hoppade på samma gång. Komna i vattnet slungades vi av sjögången mot fartyget igen. Jag slungades sedan från fartyget direkt mot aktern på livbåten ,fick tag i denna och kröp upp. Fick därefter tag på matros Eversen och drog upp honom.Han klagade över svåra smärtor kring midjan. Jag fick därefter tag på Eversens kniv och skar av surrningen på rorkulten,varefter jag langade kniven förut så att årorna kunde lösgöras.I livbåten voro smörjaren Stoltzen, eldaren Tucker, eldaren Dimech och lämparen Whitehead, när jag kom upp i den. Så fort årorna lösgjorts började vi ro ut från Atland som sjönk snabbt. Livbåten var nästan vattenfylld och svår att manövrera. Vi började nu plocka upp folk ur vattnet,de som visade ljus eller dem som son vi hörde ~~askrika~~ skrika. Vi halade upp eldaren Reinholt, matros Jörgensen,2e maskinist Alvén,matros Persson och matros Valkonen. Två gånger voro vi så nära övermaskinst Dahlqvist att vi hade en åra intill ansiktet på honom men vi fick inte tag på honom emedan ett srörre fartyg kom emellan honom och oss. Vi fick ro allt vad vi orkade för att komma klara detta fartygs bog.När det passerade såg vi ett gapande hål i dess bog och förstod att detta var fartyget som ränt på oss.När det passerade såg vi att folket ombord höll på att fira livbåtarna,varför vi antog att även detta fartyg var sjunkande.Vi höll sedan livbåten mot sjön,och eftersom vi inte såg något mera av folk eller flottar från Atland fortsatte vi att följa med sjön emot ett frysken iland. Vi tog oss nu tid att börja länsa båten. Vi fick fram en säck med varma yllekläder och först klädde vi matros Eversen vars tillstånd avsevärt försämrats. Jag rågade Eversen vem som hade stått till rors vid kollisionen. Det hade han själv gjort och rodret låg hårt BB när han lämnade det.Eversen dog ungefär en timme efter det vi kommit upp i livbåten.Han låg med sitt huvud mot mitt bröst,varför det beredde mig svårigheter att manövrera båten,emedan var gång jag rörde på mig så skrek han av smärtor.Jag hde min vänstra hand i hans högra så att jag kunde till min fasa känna att hans puls stannade och att han hastigt började bli kall. Att Eversen dött omtalade jag inte förrän i dagningen ,ty andan i båten var

ATLAND 25.3.43

förut betungad. Vi fortfor att följa med sjöarna till dess vi såg brott från land, då vi ändrade kursen och styrde mot sjön tills vi voro klara land.Vi släppte sedan ut ett drivankare och drev med sjön. Vi spände nu upp ett segel över båten för att skydda oss mot byarna av snöblandat regn. Alla var våta och genomfrusna. Vi fick nu fram koklådan och lyckades koka kaffe. Jag hade en kartong cigaretter i min vattentäta påse och vi delade upp dem emellan oss. Vi kröp sedan tillsammans så att vi kunde hålla värmen till dess det började ljusna,då vi satte seglet och styrde in mot land. Vi kom upp under Kellystones fyr.Vi tände redlights och blev svarade från land,men det var omöjligt att angöra land då kusten var klippig och det gick svåra brott. Vi styrde därför ut igen och följde kusten. Vi visste nu att vi voro rapporterade och att snar hjälp skulle erhållas. Kl 11.15 (26.3) blev vi bärgade av en livräddningsbåt ochinförda till Aberdeen, där samtliga inlades på sjukhus för vård.

Ie styrman på frågor omtalat:

Konvojen bestod av ca 18 fartyg i 4 kolonner. Atland gick som nr 2 i tredje kolonnen,räknat från BB kolonn. Carso låg som nr 3 i fjärde kolonnen,sålunda akter om Atlands låring. Konvojen var helt mörklagd. Inga ljus fick visas, utöver det blå konvojljuset akter. Kl 20 rådde skymning. Atlands blå konvojljus (akterlanternan) var ur funktion.Själva kabeln hade på resan brustit och en fotogenlanterna fanns som reserv i styrhuset,klar att användas vid behov. Sista livbåtsmanövern hållits nyårsafton 1942 före avgången från Freetown. - En flotte stod på 2ans lucka, en på lucka 3 och en på lucka 5.Dessutom stod en arbetsflotte på lucka 6, och alla dessa 4 flottar voro reglementsenligt utrustade.

Fråga: Anser ni att mera kunde ha åtgjorts vid räddningen av besättningen?

Svar: Ja, jag anser att 2e styrman,som var båtbefh i STB båt, borde ha gått till sin båt. Han sågs av 2e maskinisten efter kollisionen stå på akterkant midskepps och ropa till Carso efter en lina.

Fråga: Hur fick ni reda på att det kolliderande fartyget var Carso?

Svar: Det fick jag veta dagen därpå ombord i livr.kryssaren som bärgade oss. Carso hade gått in till Aberdeen med övermaskinist Dahlqvist, båtsman Lorentzen och kocken Arvidsson vilka räddats ombord å Carso.

Fråga: Hur kunde ni från livbåten i mörkret se att det var folk vid Carsos livbåtar?

Svar: Emedan Carso midskepps var fullt upplyst medelst lampor och solar. vår livbåt befann sig endast ca 50 meter från Carso. Även navigeringsljusen var tända.Jag såg ett grönt ljus och en vit förtoppslanterna.

Fråga: Vad var orsaken till att Chiefen Dahlqvist inte kunde tas upp i livbåten?

ATLAND 25.3.43

Svar: Båten var nästan full av vatten och tung att manövrera.De ombv.orkade inte ro på grund av utmattning och förfrysning. De grova sjöarna försvårade ochså försöken att nå fram till Dahlqvist. Dessutom höll D. ett livbälte i ena handen coh en ficklampa i den andra och syntes inte vilja släppa någondera.

Fråga: Kan ni bekräfta att ingen av de överlevande såg kollisionen?

Svar: Jag har vid samtal med samtliga överlevande blivit meddelad att ingen såg hur det gick till. Alla som var i däcksvakten vid kollisionen hör till de omkomna. Dahlqvist och Stoltzen var på manöverdurken och såg givetvis ingenting av vad som hände på däck.

Fråga: Hur lång tid förflöt efter kollisionen tills ni kom ut på däck?

Svar: Ungefär 3 minuter.

Fråga: Vilka omkommo vid olyckan och hur förolyckades de?

Svar: Danske matrosen Ole Normand Evensen dog i BB livbåt sannolikt till följd av svåra inre skador han ådragit sig då han i sjöhävningen kastades mot fartygssidan efter det han hoppat överbord. Liken av följande bärgades av engelska livräddningskryssare och infördes till Peterhead och Aberdeen: befh, 2e styrman van Holderbecke, kocken Arlofeldt, matros Andersson, lättmatros Benstock, stuert Spiteri och donkeyman Andersen. Enligt av läkare i Aberdeen utfärdade dödsattester hade samtliga av dessa drunknat. Följande elva saknas och måste ha omkommit:timmerman Tosine, smörjare Tunfeldt, matroserna Lorentzen och Svendsen, lämpare Vella och eldarna Mattison, Värri, Grünbaum, Karlsson, Harris och Portelli. Min personliga åsikt är att även dessa 11 drunknat. De flesta av dem torde ha varit på förflotten som antagligen dragits med i djupet då Atland sjönk med aktern före.

Ie styrman ville slutligen få antecknat till protokollet att Carso ,enligt hans åsikt borde ha hållit sakta fram efter kollisionen,varvid Atland hade kunnat hållas flytande ytterligare någon tid istället för att ,som nu skedde backa ut från Atland omedelbart efter kollisionen.

3e styrman Balmain:

" From 7 o'clock till thetime of the collision I wsa in the sleepingcabin of the wireless operator Barwell.It was just about 9.30 p.m.whenI heard 2 blasts on our own whistle. I remarked to Barwell "There mustbe something close" and just after I spoke we heard a crash and the lights went out. Then we heard another crash.We immediately went out on deck. It was pitch dark and my eyes could not for a moment get accustomed to the darkness. I went up on the bridge, had a look and came down again.I then immediately went to my station at the port lifeboat.The chief officer was ther

ATLAND 25.3.43

and released the boat, cutting it away.I tried to get into the boat but got pushed by something and fell ,but gothold ofthe manrope and climbed back on deck. I saw the boat clear from the side and went forward to the raft on no 2 hatch.There were quite a few men on this raft. I spoke to the 2d officer andthe steward. I asked the 2d officer why he did not got to his lifeboat and he sait the STB boat was no good. He did not seem inclined to speak and appeared nervous. I tried to persuade some of the men to jump overboard with me, but they hesitated to do so. Considering it safer to jump, the steward,the 2d officer and I jumped overboard. I wsa the last of the three. When I came to the surface,the ship had foundered.I had a hrd job to get to the surface. There I swam aroun amongst the wreckage in the darkness for awhile. The 2d officer had a flashlight so I swam over to him. I found a hatchboard which we both clung to. Then I heard voices from some of the men on the raft.They shone some lights on the water and gave me the direction. They shouted:" We cannot come you, you have to come to us!" I asked the 2d officer:" Can you make it?" - " I can! I am allright", he replied. I then swam to the raft. It turned out to be the raft from no 5 hatch, where the wireless operator,AB seaman Nilsson and the dutch mess boy were.I managed to get up on the raft and was then rather exhausted. I did not hear any more of the 2d officer. He was an elderly man and had on heavy clothes and boots. I thought the whole time that he was following me. I did not see anything of the collision? I only know we were in our station when I went to have supper around 6.40 p.m.

På särskilda frågor svarade 3e styrman Balmain: I do not know ifany wireless signals were sent out after the collision. The wireless opeaator told me afterwards that he had been up on the bridge and had not seen anyone there. There were no isntructions to prevent us from sending distress signals and there was ample time to do so. After I had been on no 2 hatch I went to the STB side and saw a ship with one green light and one white mast headlight. She appeared to berather close to me.I only distinguished the navigation lights,not any others on that ship. - Atland went down very quickly and so many of the crew had placed themselves on no 1 raft,thattthat was probably the reason why so many were lost. I did not see the captain after the collision. The STB lifeboat probably had been damaged at the collision,and that might have been the reason why the 2d officer did not want to launch it. - No 1 raft was all ready to go,all lashings had been cut.

Matros Gustav Olof Persson:

Haft vakt kl 16-20 den 25.3 och därvid stått till rors den sista timmen. Haft order att styra efter det närmast framför gående fartyget och Atland

ATLAND 15.3.43

hade hållit sin plats i kolonnen såvitt han kunnat se. Han kunde från sin plats endast se rakt föröver eftersom styrhytten var kringbyggd med cementväggar tillskydd mot splitter och beskjutning från flygplan. Efter vaktens slut gått ner i mässen föröver och druckit kaffe. När han satt där hördes 2 signaler från Atlands ångvissla och Persson anmärkte till de övriga i mässen att han tyckt BB-signalen vara anmärkningsvärd,enär han trott att den haft att göra med den kursändring som skulle företagas vid Peterhead. Nästan omedelbart därefter hört 3 korta signaler från ett annat fartyg,varvidhan genast rest sig och gått ut i gången.Utkommen dit hört ett kraftigt brak. Gått till sin hytt, tagit sin livväst, en ficklampa och en del personliga papper i en vattentät påse.Utkommen från hytten hört ett rop:" Till livbåtarna!" - Det var mycket mörkt ute på däck. Så fort det nu var möjligt i mörkret sprungit till båtdäck och var förste man vid BB livbåt.Flera man hade sedan snabbt kommit tillstädes, däribland Ie styrman. Persson gått till aktertaljan. Efter att ha kapat surrningarna med yxa började han fira båten men den hade till en början integått att få ut eftersom tågvirket svällt i fukten och fartyget antagligen hade ST^{B} slagsida.SedanIe styrman kapat taljelöparna med en yxa föll båten i vattnet. Persson begav sig då till akterdäck,men fann att sjöarna redan bröt över hela däcket varför han gick tillbaka midskepps och sedan hoppade överbord då han såg att akterskeppet sjönk. Han hade inte kunnat se livbåten. Efter att ha simmat omkring ca en halvtimme med eb ficklampa i handen,vilken han signalerade med, hade han blivit uppdragen i BB livbåt.

Övermaskinist Erik Bertil Dahlqvist

Övertagit vakten i maskin kl 20 den 25.3 varefter olika konvojmanövrar utförts kl 20-21.30.Från 21.10 fram till kollisionen uppehöll sig Dahlqvist på manöverdurken och under denna tid kom ingen signal från bryggan.Strax efter kollisionsstöten ringde maskintelegrafen stopp,vilken order verkställdes. Förutom Dahlqvist hade smörjare Stoltzen vakten och i eldrummet eldarna Harris,Mattison och Grünbaum. Dahlqvist nu begivit sig upp för att ta reda på vad som hänt,men uppkommen till övre gretingen krånglade lysmaskinen varför han begav sig nerigen för att reparera skadan. Sett att Grünbaum och Stoltzen begivit sig upp ur maskinrummet. Vid denna tidpunkt hade vatten trängtin genom styrmaskinsdörraena och Dahlqvist därför gått upp i styrmaskinsrummet. I tron att STB livbåt vore borta hade han ~~xxxx~~ begivit sig till BB båt men denna hade då redan lagt ut från fartygssidan. Fått tag i 2 livbälten och hoppat överbord.Medan han simmade omkring hade flera försök gjorts från BB båt att rädda honom men misslyckats på grund av sjögången Vid 23-tiden blivit upptagen av en motorlivbåt från Carso som hade varit

ATLAND 25.3.43

fullt upplyst medan räddningserbetet pågick.Efter kollisionen hade Carso ankrat på grund av styrledningsskada. Dahlqvist varit ombord i Carso till kl 18 följandedag då han landsattes i Aberdeen. Då han togsombord i Carso hade 2 andra mån från Atland räddats av Carso, mämligen båtsman Preben Lorentzen och 2e kocken Bror Arvidsson.

Smörjare Victor Stoltzen

Haft vakt i maskin från kl 20 den 25.3.Inte hört någon maskinorder efter kollisionen men sett då chiefen stoppade maskinen.Ögonblicket efter hade det elektriska ljuset slocknat men strax åter tänts för att sedan slockna för gott. Tillsammans med Grünbaum klättrat upp ur maskinrummet och begivit sig till STB båt som han tillhörde men inte funnit någon där. Han hade sett att ett annat fartyg kolliderat med Atland och fortfarande låg med sin stäv vid 5ans lucka. I tron att ingen fara var å färde gick nu Stoltzen åter ner i maskinrummet för att hämta några personliga tillhörigheter men måst vända om efetersom vattnet stått ett par meter högt i maskinrummet.Då han åter kom ut på däck låg akterdäcket under vatten och han begav sig till BB livbåt.Denna hade just kommit i vattnet och Stoltzen hoppade överbord och blev efter en kort stund upphalad i båten. -Inte sett. några navigeringsljus på Carso.

Skriftlig redogörelse av telegrafist Nicholas Barwell

At 9.30 p.m on the 25th March 1943 I was sitting in my room talking to the 3d officer, mr Balmain, when we both heard 2 short blasts on the ship's siren,which were followed baout 30 seconds later by a heavy shudder of the ship and the extinguishing of the electric lights. Without waitingtoto collect anything ,I followed the 3d officer out on deck anf up to the bridge . I passed someone - either the lookout or the man at the wheel- on the way, and he said?" Another ship has rammed us." When I reached the bridge I could find neither the captain nor the 3d officer (who was the officer-on-watch) and not being clear as to the nature of the distress, or whether we were sinking or not, I left the bridge aftre getting a life-jacket from the wireless room and proceeded to the bottom deck.I went aft in the direction of the port lifeboat which must have been lowered and away from the ship because a voice shouted:" Don't go to the boat!" I crossed to the STB side,between the fiddling and the rail, and came round directly under the STB lifeboat and overlooking no 5 hatch. The captain was standing at this point. I sensed that the port boat was away and that the STb boat,although to my eyes intact, was not going to be lowered. The captain and myself seemed to be the only persons in the immediate vicinity - the crew preferring to remain on the rafts on no 1 and

ATLAND 25.3.43

no 2 hatch. The water was now to the level of no 5 hatch coamings and I asked the captain to join me om the raft on no 5 hatchas it would float an about 3 minutes. He did not answer and I jumped on the ræft where AB Nils Nilsson had already settled himself. The water rose quickly and the. raft washed clear of the ship in 3-4 minutes. The dutch messroom boy,mr G.C.Dijkhuizen, sprang on to the raft just before it floated properly and we were 3 onboard when the raft was carried over the bulwarks into the sea. The ship sank after we w re washed clear. While we were sitting on the raft aboard the ship,another vessel with 2 red and one green light,seemed to be standing by,but now that we were afloat on the sea we seemed to drift farth er away from it all the time. The night was very black,the sea a moderato swell and it was rining lightly. It was not foggy. After about 5 minutes we heard voices. These were the 2d officer,whose torch we could see a few yards away, and the 3d officer, who successfully swam to the raft and was hoisted onboard in a very exhausted condition. He must have been in the water 15-20 minutes. The other voice was of an unknown person shouting " can't you see me?! " in english with a swedish accent. In a few minutes we heard nothing more from anyone andwe seemed to be alone on the sea, except for the ship with the red lights which faded from sight half an hour after we picked up the 3d officer. However it returned some time later and we managed to attract it's attention.They signalled by morse lamp to us to "row in closer" but we could not do this as there were no oars aboard the raft. After about half an hour the ship moved off again. The next time we sighted a ship was at 10 a.m thenext morning.We saw 3 or 4 trawlers some distance away and we fired explosive rockets but were unobserved.At 12.45 a medium sized merchant vessel with her bows dented saw us and was manoeuv-ering to pick us up when 2 motorlaunches arrived.One of them took us aboard and we were landed at Peterhead. "

På särskilda frågor: The reason why none of the men had turned up at the STB lifeboat,the witness attributed to the fact that they pre-ferred to stay on the raft. -When he spoke to the captain he did not get any reply from him. - No distress signals had been sent out because he foun none of the officers on the bridge. He did not want to send out any distres signals on his own initiative, although this was not against the instruc-tions given by the Naval Control.

Slut sjöförklaring 14.4.43

Axel Broström & Son till SKN, Gtbg 29.3.43

ss Atland: Vi få härmed meddela att enligt telegram som ingått till SÅAF från Wm.W.Wilson & Co ,Newcastle,har ss Atland sjunkit efter kollision med ett okänt fartyg. Närmare underrättelser föreligga ännu icke.

ATLAND 25.3.43

Crew List

(Ingen crewlist på SKN, saknas på KKH, sammanställd från skilda håll)

+ Befh Wilhelm Petter Frans Löthman ,Redbergsvägen 7a,Gtbg, 6.12.89
Ia resan ombord, var -41 befh på mt Glomdal av Gtbg,änka Linnéa.

Ie styrman Karl Erik Ohsman ,Malmö, f-12 (25.8.41)

+ 2e styrman Anton Edvard van Holderbecke, 1082 Chaussee de Ninove,Molenbeek,
St.Jean-Bruxelles,Belgien, 16.8.18 gift,2 barn

3e styrman John William Balmain, South Shields, f-17 (19.2.43)

Telegrafist Nicholas Barwell, London, f-19 (19.10.42)

Båtsman Preben M.Lorentzen, (Dansk)

+ Timmerman Alexander Tosine, Estland. Inga anhöriga funna av Riksförsäkr.
verket.

Matros Gustav Olof Persson, Karlskoga, f -19 (8.1042)

Matros Varko Valkonen (Finsk)

Matros Jörgen Jörgensen (Dansk)

+ Matros Ole Normand Sofus Evensen, Kvalbö, Trangiswog,Färöarna,12.9.15 i
Kvalbö på Suderö. Föräldrar Niels, 64, och Rachel E,68 år
T. sjöss 1935, inte varit hemma sedan dess.Far fiskare.

+ Matros Magnus Alfred Lorentzen,Händelsvej 21,Köpenhamn, 7.4.19 (Mor:Karen)

+ Matros Simon Svendsen,Thorshavn, Färöarna, 14.12.97 i Thorshavn.t sjöss -39
Tidigare bilmekaniker. 84-årig mor Ellen, oäkta dotter
Anna Olsen i Thorshavn ,f.29.9.21 .

+ Matros Stig Robert Andersson, Lerum, 13.12 19 -Föräldrar KarlJohansg.10,Gtbg
Robert Julius & Evelina Andersson.

Matros Nils Nilsson, Höganäs, 52 år

+ Lättmatros Emanuel Benstock,30 East India Dock Rd, London E.14, 7.12.07 i
London, hustru May Benstock, 31 år

Chief Erik Bertil Dahlqvist, Gävle, f- 90. (12.12.41)

2e maskinist Per Yngve Alvén, Smålandsstenar , 22 år

+ Donkeyman Georg Andersen, Revoddsgaten 7a, Kaldnes,Tönsberg,19.9.00 Tönsberg
Moder: Gurine Andersen

+ Smörjare Carl Ernst Tungfeldt, Anneröd, 6.12.89

Smörjare Victor Stoltzen, f-11 Estland (12.8.42)

Smörjare Fredrik Reinthal, estländare.

+ Eldare Johannes Paul Mattson, Knutsboda,Lemland, Åland, 3.12.01 (Änka Elin
Strandnäs,Mariehamn, 31 år.)

+ Eldare Olli Johannes Värri, Kotka, 7.10.16 i Vehkalati (Hans mor Ida Värri
avled i Helsingfors 3.4.43)

+ Eldare Hugo Nikolai Karlsson, Kagskälla, Dalsbruk, Finland ,f-98
Hustru Sofia Amanda K. 47 år i Dalsbruk.

+ Eldare Robert Harris, f- 25 Inga anhöriga funna av Riksförsäkr.verket.

+ Eldare Harald Grünbaum,Narva (En syster som spårats i Montreal fick sept
1949 genom red. 587 kr för effekter.)

+ Eldare Joseph Portelli, Nadur Gozo, Malta, 30 år (Hustru Paula,4-årig dotter)

Forts

ATLAND 25.3.43

Crew list forts

Eldare James Tucker (E)

Eldare Arthur Dimech

+ Lämpare Emanuel Vella, Malta, 10.5.09 (Fader:Anthony V.St.Joseph street112 Hamrun,Malta.

Lämpare James Whitehead (E)

+ Steward Michael Spiteri, 51 Paulet Rd, London SE 5:,14.8,93 i Sliema,Malta Änka Mary Assunta Spiteri ,42, adoptivbarn Maria Angiolina 5 år

+ Ie kock Jens Bernhard Emil Arlofeldt, Klökkersvej 30,Gentofte,Danmark f.20.7.87 Köpenhamn (Änka anna Kristine,51 år)

2e kock Bror Arvidsson, Göteborg , 26 år

Mässuppassare Gijsbertus C. Dijkshuisen, Holland

36 man 19 döda

UD,P.M. 30.3.43, översänt till SKN & Rederiet

Förtroligt

Svenska beskickningen i London har i telegram 27.3 meddelat UD att ss Atland förolyckats 25. mars efter kollision med ett amerikanskt fartyg. Av besättningen hava följande svenskar räddats: Ie styrman Ohsman , 2e styrman Nilsson, Öv.mask. Dahlqvist, 2e maskinist Alvén, kocken Arvidsson samt matros Persson. Befh, Löthman samt matros Robert Andersson från Lerum född den 30.12.19 och tillhörande Göteborgs sjömanshus under nr 1051 hava omkommit. Beträffande återstående besättn.medlemmar föreligga endast uppgift att 9 man hava räddats och 2 danskar hava omkommit.De räddade hava införts till sjukhus i Skottland.

Ingen information till rederiet ännu 13.5.43

Axel Broström & son skrev 13.5.43 till SKN och frågade om några närmare upplysningar ingått om Atland eftersom rederiet inget hört sedan UD:s PM den 30.3. Först 12.5 fick SKN låna avskrifter av sjöförklaringe från Setterwall,UD och fick samma dag från Wm.W.Wilson i New Castle veta att det fartyg som rammat Atland hette Carso.

SKN i brev 13.5.43 till Ångf AB Tirfing,Gtbg

I rubr. ärende hava vi varit i förbindelse med vårt ombud i England, för att söka erhålla ersättning för förlusten av Atland från det fartyg som kolliderade med Atland. Det har visat sig att detta fartyg var ångfartyget Carso. Vissa utsikter torde föreligga tt erhålla åtminstone någon ersättning för förlusten och har vårt ombud begärt att vi skulle framställa krav för de besättn.män vilka gått förlorade i samband med kollisionen. Vi hava i saken satt oss i förbindelse med Riksförsäkringsanstalten för att erhålla åtminstone ungefärliga siffror angående förlustbeloppen. - Emellertid är det ju svårt att framställa några krav då man inte riktigt vet hur många eller vilka personer som gått förlorade. Vi vore tacksamma

ATLAND 25.3.43

för meddelande från Eder huruvida ni hava eder bekant hur stor besättningen var vid olyckstillfället rsspektive om ni rent av möjligen har någon lista över de anställda?

(SKN visste föjlaktligen den 13 maj 1943 inte mer om Atlands besättning än vad som står i U.D.P.M. 30 mars.)

SKN i brev 13.5.43 till Byråchef David Östrand,Riksförsäkringsanstalten, Stockholm,

...Enligt Lloyds List är Carso ett f.d Italienskt fartyg ,som jag förmodar har tagits av amerikanarna eller engelsmännen och går i engelsk tjänt efteros Ministry of War Transport har med fartygets affärer att skaffa. ..Det förhåller sig tyvärr så att Carsos limiterade ansvar knappast kommer att överstiga ca 1.750.000 kr och då Atland är försäkrad för 2.000.000 kr kan man inte räkna med att erhålla full ersättning,även om Carso skulle betraktas som ensam vållande till kollisionen. Jag vore dig tacksam om du kunde giva mig alla upplysningar du kan angående den beräknade förlusten för folkförsäkringen, så att jag kan mata Wilson med så mycket upplysningar som möjligt.Jag har tillskrivir rederiet och begärt att rederiet skulle lämna mig alla de upplysningar rörande besättningen som det ev. kan inneha, men jag misstänker att de icke är alltför fullständiga.

Brev Wilson,New Castle, 30.9.43 till SKN

S/S Atland -Carso

This collision took place at about 9.30 p.m.on the 25th March on an exceptionally dark night while the vessels were proceeding in convoy without any lights. It was apparently brought about through a defect in the Carsos steering gear which caused her to shear into the Atland. If the Carso had been showing lights,those aboard the Atland would have seen that she was shearing towards them and they would have been able to take avoiding action. As it was, the Carso appears to have been right upon the Atland before her presence was known, and it was evidently too late for the Atland to do anything effective. In our view the collision is a war risk,within the meaning of the swedish insurance conditions. Yours faithfully

---

Assurans

SKN 1.9.43 till rederiet för totalförlust 1.600.000

SKN 26.11.43 lösen av dispache (Kaj Pineua) 2133:- (Krigshaveri,enl.Disp.)

SKN 7.1.44 400.000:- insatt på revers till rederiet (löst 4.2.44)

SKN 24.3 44 19361? 75 för effekter till rederiet

ATLAND 25.3.43

Livbåt såld

Wm.W.Wilson i New Castle rapporterade till SKN 19.7.43 att en livbåt från Atkand som infördes till Aberdeen sålts för 220 pund. Proveny till SKN 3707 kr. - Atlands från Kungl. Telegrafstyrelsen förhyrda radioinstall ation var värd 8000:- enl. brev till SKN från rederiet 6.7.49

Effekter

Efter tidigare relaterade upplevelser spelar detta ingen roll...
Ie styrmans lista omfattar revolver med 12 patroner, guldarmbandsur, radio , bordsklocka, skrivbordsunderlägg i läder, ett cigarettetui och en graverad cigarettask i silver, en guldring 15 karat, 5000 cigaretter, 100 cigarrer, 20 böcker för 10 pund, 3 uniformer med guldemblem ,4 väggtavlor värda 10 pund, en vit smoking, fotoalbum i skinn, plånbok med 20 dollars och 16 pund i sedlar, guldmanschettknappar, 2 silverramar och 3 läder- klädda fotoramar, 30 vita skjortor etc SKN ersatt med 71 pund = 121250
3e styrman förlorat för 2535:- fick 787:50 osv

FASTSLAGET 1950 att CARSO ensam skuld till kollisionen

SKN mottog den 3.7.50 från Wm.Wilson i New Castle 660.001:60 kr = pund 45611.14.5 i ersättning från Carsos rederi i egenskap av krigsförsäkrings givare. Engelsk domstol funnit Carso ensma skyldig till sänkningen av At- land 25.3.43 men Carsos ansvar av engelsmännen begränsats till s.k. "Statutory limitation." I domstolen gick målet upp som "Reisurance No 857." - Processandet i England om ersättning och livräntor till de omkomnas anhöriga, med Riksförsäkringsanstalten som huvudpart, fyller 2 mappar på SKNEIII 256 och har lämnats därhän.

Egna noteringar

Carso ett f.d Italienskt fartyg

Carso , 6275 brton, byggd 1923 i Trieste tillhörde vid Italiens inträde i kriget juni 40 Lloyd Triestino i Trieste. Hon sänktes av sin besättning i Mogadishu,Somaliland, för att inte falla i engelsk hand, men lyftes av brittiksa marinen och reparerades i Mombasa och Capetown .Sattes sedan i trafik för War Transport i London med sitt ursprungliga namn xxxxxxx Carso. Befälet var överlevande från torpederingar, manskapet Lascars. Carso lastade i NY stål ochi Baltimore livsmedel för UK och gick över Atlanten i samma konvoj , SC 122, som Atland. Även där som "neighbours". SC 122 omfattade vid avgången från NY 50 fartyg.Av dessa återvände 7 till NY den 8-9.3, ett försvann efter 7.3, 5 sänktes av ubåtar den 17.3 och ett den 19.3 Tidigt på morgonen den 22.3 anlände SC 122 till Londonderryxxxx (River Foyle) varifrån bl.a Atland och Carso fortsatte i kustkonvoj, en resa som slutade med att Carso fick styrledningshaveri och rammade Atland

ATLAND 25.3.43

Om Convoy SC 122 se Middlebrook: " Comvoy " (London 1976) och Rohwer "The critical convoy battles of march 1943" (London 1977)

T.Fredh: Utanför spärren (-81)

Atlands Ie styrman Karl Erik Ohsman

När Sc 122 med stor båt- och mansspillan kom till skotska kusten formerade 18 fartyg sig i en kustkonvoj i 4 kolonner från Loch Ewe. I mörker och snöstorm (!?) blev Atland påseglad av engelska ss Carso. Den körde med full fart in i Atlands lucka 4 som skars upp som en konservburk. Det fanns bara en chans att överleva ,nämligen att hoppa i sjön. Med yxa högg jag av taljorna och fick båten i sjön. Jag skrek åt dem som stod på fördäck och tvekade att hoppa. Under tiden kantrade Atland över mer och mer. Jag slog ryggen i turreten när jag hoppade men kunde ta mig upp i livbåten. Jag drog också upp en estländsk matros som jämrade sig, han hade fått båda benen avslagna. Han dog i livbåten. Innan dess hade man sett när Carso backade bort från Atland. Någon hjälp från Carso fick vi inte. Hindu-besättningen på Carso låg på knä och bad. Livbåten var hlavfull med vatten. Det var kallt i mars och alla blev starkt nerkylda. Efter en kort stund fick ve se något glimma i mörkret. Det var chiefen Dahlström som hade en ficklampa tänd i flytvästen.Han reagerade inte och drev ifrån oss. Efter ett dygn drev båten till en strand vid Kellingstones fyr (Kellystones) dit en korvett dirigerats för att leta efter överlevande. När vi kom iland fördes vi till sjukhuset. Döm om vår förvåning när vi några dagar senare såg en ambulans köra fram till lasarettsporten och på en bår bar man in chiefen Dahlström som hittats ac Carso.

2e maskinist Per Yngve Alvén, Partille

Jag mönstrade som smörjare i Middlesbrough men fick snabbt mönstra upp till 2e maskinist på Atland. Julen 42 låg vi i Freetown. Gick sedan via Trinidad till NY. Atland gick också till Kuba för att lasta post och gåvopaket till Europa. Två av maskinisterna rymde i NY innan Atland av-gick eftersom resan ut såg ut att bli extra jobbig. Det kom nytt maskin-folk som kunde lite om maskiner men mera om straight Kentucky Bourbon whisky. Atland var en tungarbetad båt. Två skotska pannor med 3 fyrar, 2½ x 1 meter, i varje. 3 eldare och en lämpare på varje vakt. Det är en stor konst att sprida dåliga kol på den stora eldytan. Atland gick främst i yttersta kolonnen, "Hell's Corner" .När sjunkbomberna bör-jade smälla omkring oss blev det nya folket i maskin oroliga och lämparna vägrade till sist att köra fram kol.Vi fick hota med revolver för att få dem att fortsätta att dra fram kol till pannorna. Det var de enda orden de förstod. Jag bodde akter om chiefens hytt när det small. Jag hade kommit

ATLAND 26.3.43

från vakten och stod och tvättade mig. Jag fick tag i flytvästen och rusade mot däck. I gången kom vattnet emot mig. Jag ropade på Ie styrman och och vi sprang tillsammans till en livbåt som hängde på sned i taljorna.
... Det var en hemsk tid i Aberdeen. De närmaste veckorna flöt det iland flera kamrater och jag blev kallad att identifiera dem.

(Ohsman gick senare under kriget på Alfa & Torkel i engelsk kustfart.)

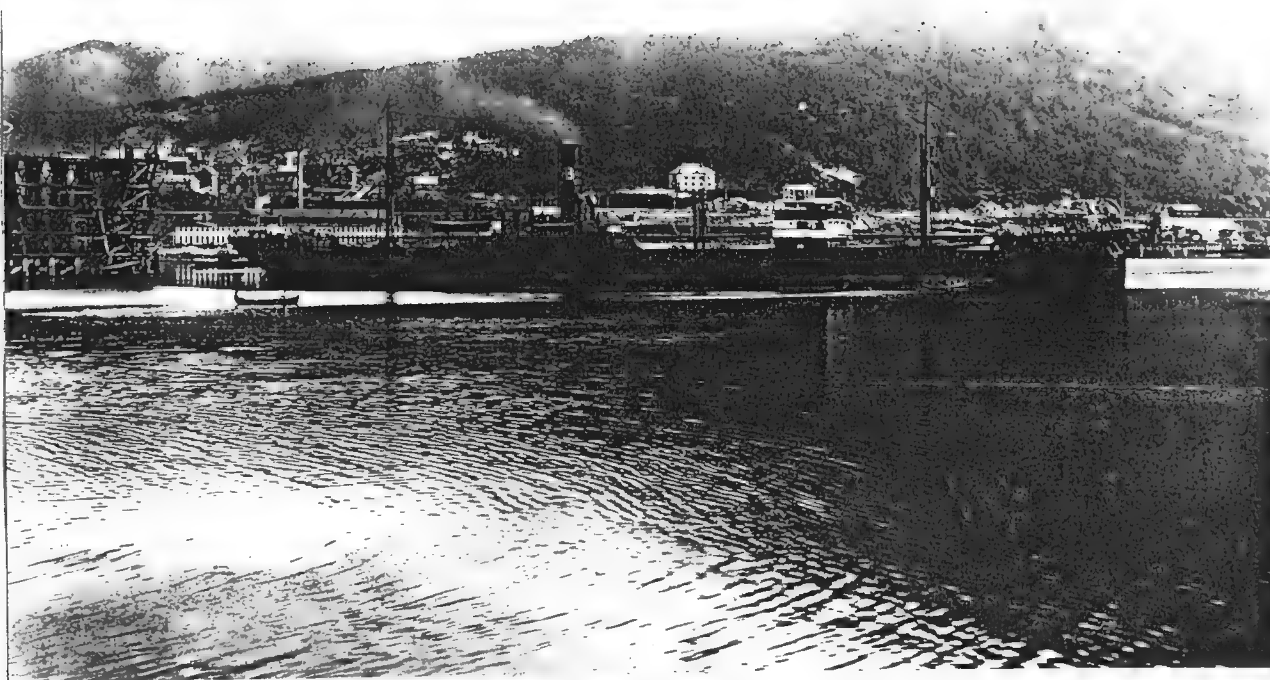
Egna noteringar

Krossad mellan livbåten och fartgssidan

Matros Evensen (Sid 3 & 5) "klagade över smärtor kring midjan", och Ie styrman förklarade att han måste fått inre skador då han av sjön kastades mot fartygssidan. Det som hände Evensen varatt han efter att ha hoppat överbord kom emellan livbåten och fartgssidan och fick höfterna och båda benen krossade. - Den enda från Atland som av generalkonsulatet i London fick hjälp att komma hem via kurirflyget 16.4.43 var 2e maskinist Alvén. Övriga skingrades och mönstrade ut i andra fartyg . Alvén inkallad vid hemkomst

Historik

Turretångare på 5436 brton byggd 1910 vid Wm Doxford & Sons ltd i Sunderland av stål. L.118,5 B. 15,9 Tillhörig ÅngfartygsAB Tirfing i Göteborg. Lev 15.6.10 som den sista i en serie om 8 turretångare som Tirfing vid seklets början beställt i Sunderland för sin malmtrade. Vid sin undergång var Atland ett av de sista fartygen i världen av denna typ. 8000 dw. 2200 ihkr compoundångmaskin av varvets fabrikat. Under alla år företrädesvis i malmfarten Narvik- kontinenten hade Atland många svåra resor med ovanbordsskador, grundkänningar och mindre kollisioner.Under åren 1940-43 utanför spärren var det mycket fylleri och bråk ombord. 25.7.41 i Tampa,Florida föll 2e styrman Gustaf Arnold Arnils berusad i vattnet från kajen kl 10.30 och drunknade. Den 9.8.41 på Charlestones redd ,South Carolina,för order anföll den berusade finske lämparen Erkki Lindell befh E.T.Nöring med en köttkniv efter bråk med stuert i pentryt. Nöring fick 3 fingrar på höger hand halvt avskurna. Lindell övermannades och fördes bort av polis. Nöring till sjukhus.



ATLAND I NARVIK

HEMLIG

INDUSTRIA 25.3.43

FÅNGAR I 33 DYGN PÅ U-518 - TORPEDERAD UTAN VARNING TROTS TÄNDA LJUS.

2e styrmans rapport

Då samtliga fartygets dokument gingo förlorade vid förlisningen ,ber jag härmed få rapportera olyckan så som jag kan ihågkomma:
Tis 9.3.43 på f.m. avgick Industria med full last av styckegods från Philadelphia,USA destinerad till Rio de Janeiro. Fartyget följde navigeringsinstruktioner från USA:s marinledning. Fartyget var försett med nationalitets märken och förde nattetid tända navigeringsljus. Resan förlöpte normalt till tors 25.3 kl 03.10 då fartyget utan förvarning träffades av en torped under bryggan och sjönk inom 6 minuter. Samtliga av manskapet räddades i BB båt ,utom matros Olafur Reykdal,vilken vid explosionen hade hoppat överbord och därefter inte kunde upptäckas. Industrias befh, Erik Lorentzon,Ie styrmanFrithiof Olsson och maskinchef Arthur Jacobsson togos tillfånga ombord på ubåten vilken därefter försvann. Då jag var den ende styrmannen ombord i livbåten tog jag befälet och satte kurs på Bahia från olycksplatsen,vilken var belägen på syd 11 40'- Väst 25 55'.Kl 24 den 25.3 togs samtliga i livbåten upp av schweiziska ångaren " St. Cergue" samt avlämnades ombord å Bahias hamnkontorsbåt vid inloppet till Bahia samt nådde land kl 16.30 fre 26.3. Samtliga voro oskadade och vid god hälsa.

Bahia 2.4.43
Eric Ölander
2e styrman

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Bahia 2.4.43 kl 09

Sakkunnig: befh å ss Signeborg,sjökapten Alvar Christiansson
T.f.vicekonsul Carl Brusell
2e styrman Ölander förständigats infinna sig å vicekonsulatet kl 09 fredag den 2.4.43 "eftersom befh på ms Industria p.g. av speciella omständigheter icke befanns i Bahia."
2e Styrman Ölander: Vid toppederingen tors 25.3 kl 03.10rådde månsken,men månen tidvis förmörkats av moln.I övrigt klart väder,vindstyrka 3, måttlig sjö, ungefär 2. Utkik på bryggan var matros Wake, rorsman matros Bror Erikson. Befh var i sin hytt. Styrde rv kurs 200°, rak kurs, ej sicksack. 12 knop. Fartyget var försett med nationalitetsmärken och förde tända navigeringsljus, d.v.s tänd förtoppslanterna och sidolanternor,som inte var nerdimmade. I övrigt fördes inga ljus. Torpeden kom utan förvarning kl03.10. Efter explosionen beordrade Ie styrman de som var på bryggan att gå till livbåtarna. Den övriga besättningen kom rusande till båtdäck. Då STB BÅT var söndersprängdmåste alla gå i BB båt men tiden var så knapp att 6 man

INDUSTRIA 25.3.43

måste hoppa i vattnet. 5 av dessa togs upp av livbåten men Olafur Reykdal, som hördes ropa på hjälp, kunde inte tas upp eftersom ubåten kom och lade sig mellan livbåten och Reykdal och beordrade befh, Ie styrman och chiefen att komma ombord. Detta tog 20-25 minuter. Så snart ubåten avlägsnat sig sökte livbåten genast efter Reykdal men kunde inte upptäcka honom fast den låg kvar tills dagsljus inträtt vid 06-tiden då segel sattes och kurs på Bahia. (Senaste livbåtsövning till sjöss 16.3.43) Befälet på ubåten talade engelska med tysk brytning. De frågade först efter befh och villeha honom ombord i ubåten. Sedan tog de över chiefen som vari uniform. Sedan tillfrågades Ie styrman vilken flagga fartyget förde.Ie styrman svarade:" the swedish", på vilket ubåtsbefälhavaren genmälde :" Nein, nein, why did you not carry your lights?" Ingen svarade och Ie styrman togs då ombord på ubåten.Därefter tillfrågades livbåten om det fanns några sårade ombord och om de behövde vatten, mat och konjak, till vilket svarades nej. Ubåtsbefälet gav sedan 2e styrman order att ta livbåten in till kusten,påpekande att det var c:a 100 sjömil dit. Därefter försvann ubåten ,c:a kl 03.50. Inga skäl gavs varför de 3 av befälet togs tillfånga,men ubåtens befälhavare sade att de skulle tas med till Tyskland. Ubåten var av ungefär samma längd som Industria, c:a 90 meter lång och 2e styrman trodde sig ha sett ett vitt märke på tornet. - Industria hade 2- 3 dagar tidigare från Pernambucos radiostation fått 2 varningar om ubåtar utanför Bahia. Konstant radiovakt hölls ombord.

Ie maskinist Svensson: Väckt i sin hytt av explosionen.Tog på livvästen, grep sin väska med personliga dokument och begav sig direkt upp till STB båt som hann fann hängande söndersplittrad i dävertarna. Sprang över till BB båt och hjälpte till att fira den,hoppade sedan ner i båten,lade av och rodde ut från sidan så fort som möjligt. Börjat bärga dem som låg i vattnet. När de höll på härmed kom ubåten och styrde mellan livbåten och de nödställda.Sedan ubåten passerat bärgades de övriga utom Reykdal.Ubåten kom tillbaka och gick nu upp långsides livbåten.Ubåtsbefälet frågade vilket fartyget var och vilken nationalitet,på vilket svarades "Swedish ms Industria." Ubåten hade inga igenkänningsmärken men männen talade tyska sins emellan. Orsak till att Reykdal inte kunde räddas var att ubåten gick emellan. Torpdenen träffat STB troligen tvärs lucka 3.Vakt i maskin hade 2e maskinisten och motorman Carl Johansson.

2e maskinist Skuldt: Vakthavande kl 24-04 den 25.3 Vid explosionen kl 03.10 sprängdes skottet mellan maskinrummet och rum 3,alla olje-och vattenrör sprungo läck och förifrån forsade vatten in i maskinrummet. 2e maskinisten stoppade omedelbart maskin och beordrade motorman Johansson upp på däck. Själv skyndat till sin hytt och hämtat livbältet.Då han kom ut på däck var

INDUSTRIA 25.3.43

BB båt redan firad och han måste hoppa överbord. Togs upp som näst siste man efter ca 20 minuter. Ubåten kom sedan och lade sig långsides båten och frågade om de var engelsmän till vilket svarades att de var svenskar. Därefter frågade ubåtsbefh varför de inte hade gått upplysta till vilket inget svarades, vareftter ubåten frågade efter skeppspappren och meddelades att de samtliga gått förlorade. Då frågade ubåtsbefh efter Befh, chiefen och Ie styrman som togs ombord i ubåten. Ubåtsbefh sdae att de skulle tas med som fångar till Tyskland. Därefter frågat om det fanns några sårade ombord, om de hade vatten och bröd och om någon saknades. Svarat att allt var i sin ordning utom att en matros saknades. Livbåten frågat hur långt det var till Bahia och fått svaret c:a 100 sjömil. Därefter avlägsnade sig ubåten. Allt gjorts för att rädda Reykdal. Månskenest var ganska starkt och man kunde se ganska långt. Livbåten låg still aoch drev i månskenet tills dagen började gry.

Matros Bror Eriksson: Rorsman vid explosionen. Hämtat livvästen i sin hytt och skyndat till båtdäck där han hjälpt till attfira bb båt. När livbåten tagit upp 3 man ur vattnet gick ubåten emellan livbåten och de återstående som låg i vattnet. Därefter bärgades ytterligare 2 man varefter ubåten återkom och lade sig emellan Reykdal och livbåten. Ubåten var gråmålad med 2 kanoner och tyckte sig Eriksson se siffran 11 på tornet. Då ubåten låg långsides livbåten hördes Reykdals rop på hjälp från andra sidan, bortom ubåten. Eriksson fann det underligt att livbåten, sedan ubåten försvunnit, inte roddes omkring och letade efter Reykdal utan istället låg stilla och drev.

2e styrman tillagt att alla i besättningen hela tiden uppfört sig lugnt och på bästa sätt. De blev mycket väl emottagna på "St.Cergue."

PROMEMORIA

med marinattachén vid Rio-konsulatates kommentar till sjöförklaringen.
Med anledning av omständigheterna vid sänkningen av svenska ms Industria må följande framhållas:

1) Att fartyget sänktesutan varning får sannolikt tillskrivas den omständigheten att fartyget endast förde topp-och sidolanternor och i övrigt inte förde några som helst ljus. Det framgick av sjöförklaringen att den tyska ubåten icke fick klart för sig att det varett svenskt fartyg som varit föremål för anfall, förrän besättningen utfrågades i livbåten.

2). Om flagga och nationalitetsmärken varit effektivt belysta, så att ubåten kunnat iakttaga att det var ett svenskt fartyg, får det anses möjligt att ubåten givit besättningen tid att gå i båtarna i likhet med fallen Scania ~~och Brageland utfördes torpederingen utan ngn som helst varning.~~

INDUSTRIA 25.3.43

och Brageland. I stället utfördes nu torpederingen utan ngn som helst varning.

3) Det angives i sjöförklaringen att de förda ljusen inte varit "neddimmade" samt att endast en topplanterna fördes oaktat att fartyget kunde föra tvenne. Uttrykcet " icke neddimmade" bör ju angiva att lanternorna förts med full ljusstyrka. Viss tvekan härom kan emellertid föreligga om Industria vid tillfället ifråga använde fotogenlanternor istf de betydligt starkare och vanligen använda elektriska. Det påstås nämligen att befh skulle ha yttrat att han i dessa tider avsiktligen brukade de svagare fotogenlanternorna istf de starkare elektriska, Sjöförklaringens uppgift är därför kanske formellt riktig,men reellt kan det vara så,att avsevärd neddimmning skett i förhållande till vad som verkligen kunnat presteras.

4) Det torde vara uppenbart att intet giltigt skäl förelegat för att tillfångtaga de 3 befälspersonerna från ett neutralt fartyg som icke kan anklagas för "neutralitetsvidrigt undetstöd",som icke utfört xx handling för att undandraga sig uppbringning och som icke utfört manöver i avsikt att skadadet anfallande fartyget. Sannolikast synes vara att skälet till tillfångatagnndet av de 3 befälspersonerna är att spåra i den allmänna tyska strävan att så mycket som möjligt undandraga allt dugligt sjöfolk från tillfälle att g i tjänst hos "United Nations."

Rio de Janeiro 9.4.43

O. Lilienberg

Marinattaché.

HEMLIG

Crew list Egna kompletteringar

Befh Erik Johan Lorentzon, Göteborg, 52 år (Sedan provturen mars 40)
Ie styrman Karl Wilhelm Fritjof Olsson
2e styrman Erik Ölander, bosatt i NY, 14.8.16 (3.12 42)
Telegrafist Erkkis Saarman , 26 år (F) } PERMANENT RADIOVAKT. (SID 8)
Telegrafist Villu Vinlnit, 28 år (Est) }
Chief Arthur Jacobsson
Ie maskinist Carl Hilding Svensson,Gtbg, 7.7.08 (23.3.42)
2e maskinist Alvar Skuldt,Danderyd, 10.7.04 (3.12 42)
Elektriker Otto Persson, Gtbg, 57 år
Stuert Bernhard Hugo Hagström, Stlm, 42 år
Ie kock Gunnar Isaksson, Gullholmen, 5.2.13 (På Scania 13.12.42)
2e kock Sammy Joseph, 18 år (E)
Mässuppassare William Alfred Colvin, 31.8.90 (E) Var på Scania 13.12.42
Salongsuppassare Willy Nilsen, 25 år (N)
Timmerman Karl Arthur Erlandsson, Skillinge, 34 år
Båtsman Erik Freiderich, 39 år (Dansk)

Forts

INDUSTRIA 25.3.43

Crew list forts

+ Matros Olafur Hilde Reykdal, Valdimarssons, Husavik, Island, 6.6.10
Fader: Valdimir Josafatson, Husavik. (På Scania 13.12.42)

Matros Gerhard Jensen, 25 år (Dansk)

Matros Evert Magnusson, Doverstorp, 25 år

Lättmatros Joseph Wake, 20 år (E)

Lättmatros Bror Eriksson, Öckerö, 9.10.21 (12.9.42)

Lättmatros Angel Francolini, 46 år (Argentina)

Motorman Malte Creutz, Borrby, Blk, 30 år

Motorman Carl Johansson, Sundsvall, 30 år

Motorman Sven Jönsson, Saxtorp, 42 år

Motorman Carl Norell, Hemsö, Hultom (Härnösand) 27 år

Inget framgår om vad som sedan hänt de 3 på ubåten, men att befh 21.7.43 var i Göteborg framgår av detta brev:

Herr direktör K.R.Bökman Göteborg 21.7.43 (H)
Red AB Svenska Lloyd
Göteborg.

Jag ber att få erkänna mottagandet av dir. Bökmans skrivelse av den 20 ds jämte avskrift av P.M. uppgjord av amrinattachén O.Lilienberg, Rio de Janeiro, beträffande ms Industrias förolyckande samt kopia av rapport uppgjotd av 2e styrman E.Ölander, och ber med anledning härav få anföra följande:

1) För att i möjligaste mån undgå upptäckt från ubåtarna förde fartyget inga andra ljus än regl.enliga lanternor.

2) Av samma skäl som ovan voro flaggorna och nationalitetsmärlkena ej belysta. Att varning gavs till Scania och Brageland berodde på att dessa torpederades under dagsljus.

3) De förda lanternorna voro elektriska med lagenlig lysvidd. Endast en topplamterna användes, detta för att icke underlätta ev. ubåtars fastställande av fartygets kurs.

4) Ubåtsbefh upplyste mig om efter tillfångatagandet att de högsta befälspersonerna på torpederade fartyg brukade tillfångatagas oberoende av mationalitet, i avsikt att förhindra deras anställning å andra fartyg som seglade i de allierades intressen.

Vidare vill jag meddela att ubåtsbefh upplyste mig om att han hade order att sänka alla fartyg med undantag av lejdfartyg vilkas positioner och igekänningssignaler voru ubåtsbefälhavarna bekanta. Med anledning härav var det istället säkrare att icke ha fartyget upplyst då detta ju mera underlättade ubåtens angrepp. Ubåtsbefh meddelade mig även att vid angrepp nattetid gavs aldrig några varningar för att icke utsätta ubåten för onödi risk, då det under natten är omöjligt att avgöra om det angripna fartyget

INDUSTRIA 25.3.43

är beväpnat eller ej.

Högaktningsfullt
Erik Lorentzon
Befh

(Avskrift av detta brev sändees,Sthlm 24.7.43, av UD: s ersättningsbyrå till kommerserådet Böös,KK Sjöfartsbyrån, för förtrolig kännedom)

Svenska Lloyd i brev,Gtbg.31.3,43,till KK.

MS Industria, reg nr 8410

Vi beklaga meddela attenligt till UD ingånget meddelande har ovan nämnda fart på resa från Nordamerika till Sydamerika blivit sänkt av en tysk ubåt den 25 mars kl 02.20 utanför Brasiliens kust på lat 11 40'- long 35 55'.
Av besättningen ha 22 man inkommit till brasiliansk hamn ombord på ett schweiziskt fartyg (Saint Cergue).Befh, Ie styrmanoch övermaskinisten skulle enligt uppgift som ingått till UD ha förts ombord på den tyska ubåt som sänkte fartyget. En Islaändsk besättningsman vid namn Olafur Reykdal saknas. Elof Hedén VD

Legationen i Rio ,Gustaf Weidel, sände 9.4.43 till UD det av vicekonsuln i Bahia insända protokollutdraget från sjöförklaringen, och dessa papper översändes Sthlm 17.7.43 av UD:s ersättningsbyrå för förtrolig kännedom till kommeserådet Böös,KK. Inkom KK 21.7.43

KK Memorial 18.8.43 Ej för publicering
Nr 99H/ 1399

Lastkolumnerna på formuläret är överkryssade. Vad lasten angår används samma formulering som i 2e styrmans rapport " efter avslutad styckegods-lastning avgick Industria från Philadelphia på fm 9.3".
Konsulentens resumé avslutas med att " de 3 tillfångatagna befälspersonerna blevo så småningom lössläppta och hemsända till Sverige från Tyskland."
Ingentin i mappen handlar om dessa 3 mäns vidare öden efter 25.3.43
Memorialet är som vanligt ex officio Bo Bergström.

UDHP 80c 3518

Ch.telegram Washington t. UD 26.3.43 kl 18.50

242 Bavy dept meddelat ms Industria sänkt ,sannolikt 25.3 påväg till Rio 22 överlevande upptagna av schweiziska ss Saint Cergue för landsättning Bahia. 6 Boström

Ch.Telegram Rio t. UD 27.3 kl 13.08

57 närmare meddelande platsen för torpederingen och övriga detaljer saknas f.n. Kapten eller styrman och maskiningeniören tillfångatagna å tyska ubåten = ~~Weidel~~ Weidel

UDHP 80c 3518

INDUSTRIA 25.3.43

Ch.telegram Washingtin t. UD 27.3 11.22

242 War Shipping meddelat Industria sänktes position South 11 40 West 35 55 tid 2 f.m. eastern wattime. Kaptenen, förste styrman, överingenjören "removed from lifeboat by submarine, probably now prisoners." En isländsk besättn.man saknas = Boström

(Rio 27.3 telegraferat till UD nmnen på de räddade)

Ch.telegram Rio t. UD 31.3 12.30

60 vårt Ch.57. Fartyget torp. utan varning 25.3 kl 03 sjönk efter 5 minuter träffat midskepps varvid en livbåt förstördes position S.11 40′- W35 55′. Ingen skadad. Saknade Reykdal ej anträffad trots flera timmars sökande. Fartyget försettmed nat.märken, förde regl.enliga lanternor full ljusstyrka eljest black-out. Inga dokument räddade. Last: Styckegods, mest maskiner och järnvaror för Brasilien. Tyska ubåten tog befh, Ie styrman och öv.maskinisten till fångar utan motivering med uppgift att medtagas till Tyskland. Ubåtsofficeren frågade Industrias besättning om några frivilliga ville medfölja till Tyskland men erhöll nekande svar. Ej tvivel om att ubåten var tysk ca 700 ton. Skeppsbrutna upptagna 26.3 av schweiziska St.Cergue som via Bahias hamninlopp överlämnade dem till hamnkaptenens båt. Lasten anses särskilt värdefull då däri ingick viktiga maskiner till de nya stålverken.

SKNEIII 256 UD. P.M. Stockholm 2.4.43

(Avskrift till Svenska Lloyd: förtroligt)

Beskickningen i Rio de Janeiro har i telegram den 31.3 meddelat UD att Industria torpederades den 25.3 kl 3 fm utan varning på sydlig latitud 11 40′- och västlig longitud 35 55′. (Fortsättningsvis återges vad som står i ovanstående tekegram från Rio)

Telegram Rio till UD 2.4.43 18.16

79 Bahias konsul informs following survivors wanting repatriation steward Hagstroem engineer svensson electrician persson cook isaksson motorman norell total five Confirm finns danes entitled rights according yours 457 = Weidel

UD telefonsamtal 6.4.43 kl 16.10 med Berlinlegationen

Beskickningens marinattaché hänvänt sig till de Tyska Marinmyndigheterna vilka förklarat att någon upplysning rörande Industrias befälspersoner icke kunna erhållas förrän tidigast om några veckor då ubåten beräknades ha återkommit till sin bas. Beskickningen skulle på allt sätt söka påskynda ärendet. (Inga namn)

Ch.telegram Rio till UD 9.4. kl 10

69 Brasilianska Flygministern har offentligt förklarat axelubåt sänkt den 5 april ca 30 sjömil WNW platsen för Industrias sänkning. =Weidel

INDUSTRIA 25.3.43

Ch.telegram Rio t. UD 12.4 18.52

73 efter sjöförklaring ytterligare detaljer. Fartyget zigzagade ej. Ubåten upptäcktes först efter explosionen. Fartygets enda manöver maskinen stoppades. Fartyget, som xhade permanent radiovakt,mottog ngr dagar innan torp. 2 radiovarningar från Recife om ubåtar utanför Bahia. De tillfångatagna befälspersonerna togos med våld från livbåtarna till ubåten, vars besättning frågade vilken flagga Industria förde,något som ubåten ej observerat då fartyget endast förde reglementsenlig lanterna. Ubåtens manöverxx att taga fångar fördröjde sökandet efter Reykdal som måste anses drunknad/Weidel

Förtroligt kurirbrev Sthlm 14.4 Till envoyen Richert,Berlin

(Utdrag) ... Direktör Bökman i Svenska Lloyd är mycket upprörd över att befälet tagits av ubåten. Han ringer ofta och förvånar sig över att ej tyskarna kunna lämna uppgifter om dem. De anhöriga äro naturligtvis oroliga och fara föreligger att pressen engageras. Det är därför viktigt att vi söka få ett meddelande från tyskarna snarast.Bökman förmenax xäx att ubåten väl måste ha rapporterat fallet / Engzell, UD.

Ett P.M. till grund för Svensk protest

fanns utskrivet på UD den 17.4.43 men " har ej avgivits med hänsyn till viktigare protester.Istället har Berlinbeskickningen beordrats anhålla om snara upplysningar beträffande Industrias 3 befälspersoner." (Marginalnotering av Engzell.)

Demarcher om de tre fångarna på ubåten

Svenske marinattachén Kommendörkapten M.Östberg,Berlin, gjorde 1.4.43 enfförfrågan i OKM och avlämnade en kortfattad "aufzeichnung".Han utlovades vidare besked.

Den 15.4 vid nyt besök i OKM frmhöll Östberg att det tyska förfaringssättet stred mot internationella rättsbegrepp såväl beträffande sänkningen som befälets tillfångatagande. OKM ännu ej erhållit rapport från ubåten ifråga. Ingen kommunikation med ubåten möjlig förrän den anlänt till hamn. Kommunikation skulle röja ubåtens läge etc

19.4 nytt besök av Östberg i OKM utan att få något besked.

27.4 anmodade UD beskickningen i Berlin att till Tyska regeringen framföra svenska regeringens bestämda önskan att skyndsammast erhålla upplysning om de 3 saknade.

27.4 skrev Engzell,Ud, till envoyen Arvid Richert,Berlin, att" Medshänsyn till önskvärdheten att ej öka den nuvarande irritationen ha vi ansett lämpligast att vila på protesterna. Då vi fått in sjöförhörsprotokollet kommer frågan ånyo att tagas upp till prövning.Rederiet och de anhöriga i Göteborg äro svåra att lugna och ha tydligen för sig att vi ej bedriva

INDUSTRIA 25.3.43

saken nog energiskt. Jag hoppas därför att något resultat skall uppnås."
Envoyen Richert 28.4 besökt Unterstaatssekretär im AA,ambassadören Woermann, och gjort framställning om upplysningar i fallet. Woermann utlovat skyndsammast möjliga utredning.
KK Östberg den 8.5 vid besök på OKM gjort förnyad framställning om upplysnin varvid Leiter der Attachégruppe,Korvettenkapitän Besthorn, beklagade att ännu inga uppgifter influtit till OKM. De tyska ubåtarna kam ligga till sjöss väsentligt längre än 6 veckor och det kunde ev.dröja ytterligare sex veckor innan något svar kunde avges. Svar skulle komma omedelbart ubåten anlänt i hamn. OKM hade ingen anledning befara att ubåten förolyckats. Östberg skrev 25.5 till UD att " denna information ej finge offentliggöras tan måste betraktas såsom strängt förtrolig."

Brev Setterwall,UD till envoyen Arvid Richert,Berlin 29.5.43

Jag beder få meddela att jag just nu från Svenska Lloyd emottagit underrättelse att de 3 befälspersonerna från ms Industria befinna sig i fångläger i Tyskland.De 3 sjömännens hustrus ha nämligen idag mottagit likalydande den 30.4 dagtecknat brevkort, vari meddelas att brevskrivaren befinner sig väl och kommer att förflyttas till annat fångläger äm det vari han befann sig vid brevkortets expedierande. Ingen som helst uppgift lämnas emellertid rörande de läger som avses eller rörande krigsfångenummer etc. Jämlikt erhållet uppdrag får jag hemställa att beskickningen ville ofördröjligen söka införskaffa uppgift rörande vistelseorten och på aklt sätt söka utverka frigivning skyndsammast möjligt i och för hemresa till Sverige. Tills vidare är det angelägnast att vi får hem de stackars männen.

Stämpel oläslig
13
Geprüft

Kriegsgefangenenpost
Postkarte

An Red AB Sv.Lloyd
Skeppsbron 5-6
Göteborg
Schweden

Stämpel
oläslig
13
geprüft

GEBÜRENFREI

Prisoner of war camp

Date: 30/4 1943

(No of camp only: as may
be directed by the commandant
of the camp)

I have been taken prisoner of war in Germany . I am in good health. Will be transported from here to another camp within the next few days. Please don't write until I give new address.

Kindest regards

Christian name: Erik Lorentzon
Rank: Master
Detachment: ms Industria

INDUSTRIA 25.3.43

Setterwall,UD, till Dir.K.R.Bökman, Svenska Lloyd, 30.5.43

I anslutning till det meddelande jag hade glädjen lämna per telefon igår får jag omnämna att jag i saken idag mottagit några rader från Berlin av vilka framgår att befälspersonerna -enligt uttalande av vederbörande officer i OKM - skulle befinna sig i " högönsklig välmåga" samt vara "glada och förhoppningsfulla". Jag hoppas att denna karakteristik icke alltför mycket skiljer sig ifrån verkliga förhållandet. "

Erik Kronwall,UD, brev till legationsrådet e.von Post,Berlin,8.6.43

Broder!

I anslutning till gårdagens tel.samtal, ber jag härmed få översända ett brev som befh på Industria tillställt red AB Sv.Lloyd i Göteborg.Brevet är daterat den 18 nästlidne maj men mottogs av rederiet först den 7 ds. På baksidan angives kapten Lorentzons Gefangenennummer 1088 samt adressen "Marlag und Milag Nord," Vidare får jag bekräfta att de 3 befälspersonerna anhöriga önskat få framfört snarast möjligt att de samtliga befinna sig väl.

Setterwall,UD, brev till dir. E Hedén,Svenska Lloyd,5.7.43

Broder!

I anslutning till vårt tel.samtal idag beder jag få bekräfta att befälspersonerna från Industria beräknas anlända till Köpenhamn i e.m. kl 18.20 Av konsulatet i Bremen ha de försetts med biljett till Göteborg.Vi ha låtit till befälspersonerna framföra en hemställan från departementet att de efter ankomsten till Sverige t.v. måtte iakttaga yttersta diskretion i förhållande till pressen. Jag bleve dig mycket tacksam,därest du -när du sammanträffar med männen - ville ytterligare understryka denna vår önskan.

Svensk protest i Berlin 14.8.43

Den 14.8.43 avgavs Svensk protest i Berlin,dels mot sänkningen av Industria utan föregående varning, dels mot tillfångatagandet av de 3 befälspersonerna.

Utdrag ur protestnoten: " Die 3 Befehlspersonen wurden nach einer fahrt in dem U-boot von 33 Tagen am 27.4.43 in Lorient ans Land geführt und weitwr in ein Lager ausserhalb Bremen gebracht, wo sie am 29.4 eintrafen . Am 30.4 wurde ihnen erlaubt ,ihren Ehefrauen in Schweden nachrichten zu geben , die abre erst am 22.5 weiterbefördert wurden. Obwohl Kapitän Lorentzon wiederholte anträge stellte, sich mit dem Schedischen Konsulat in Bremen oder mit det Schwedsiche Gesandtschaft in Berlin in verbindung zu Dürfen ,. wurde die genehmigung hierzu erst ende juni erteilt. Erst am 30.6 wurden sie fregelassen und konnte am 5.7 die heimreise nach Schweden antreten. ....Besonders ist es aufgefallen dass -nachdem die 3 Befehlspersonen in Deutscland angekommen und dort in ein Lager überführt worden waren - die

INDUSTRIA 25.3.43

Gesandtschaft trotz wiederholter anfragen in der angelegenheit nicht hiervon benachrichtigt worden war. Es wird auch als bemerkenswert angesehen, dass ihnen nicht erluabt worden ist, mit dem Schwedischen Konsulat in verbindung zu treten. (Slut citat)
Sv. regeringen avslutningsvis krävt skadestånd av Tyska Staten för de uppkomna förlusterna.

Tyskt svar den 21.9.53

Legationsrådet E.von Post i Auswärtiges Amt mottagit det tyska svaret på den svenska protesten av envoyén Leitner.

" Industria endast fört lanternor och befunnit sig på väg längs en fientlig kust och därför av ubåtsbefh ansetts som ett fientligt fartyg. Neutrala fartyg äro skyldiga att föra nattetid klart belysta nationalitetsmärekn. Englig fartygsbefälets utsago hade Industria ända till Brasiliens inträde i kriget farit med långt utanför fartygssidan utplacerade strålkastare vilka belyste neutralitetsmärkena på båda sidor. Denna belysning hade släckts efter Brasiliens inträde i kriget ,varvid fartyget medvetet påtagit sig risken att förväxlas med fientliga fartyg.Industria hade vidare ombord haft kontrabandslast i fart mellan två fientliga hamnar och varit försedd med Ship's Warrant. Tyska Regeringen avvisar därför protesten och eventuellt skadeståndskrav såsom ogundade. Lasten utgjordes av traktorer, vitbleck, vägbyggnadsmaskiner och andra maskiner.Eftersom Industria befunnit sig i fiendefart med en utpräglad kontrabandslast hade ubåtsbefh ansett det erforderligt att ta fartygets tre befälspersoner ombord i syfte att genom ingående förhör med dessa klarlägga sakförhållandet. Frigivandet hade ägt rum omedelbart efter det att förhöret avslutats. Beklagligtvis hade omständigheterna medfört att ärendets avveckling dragit ut på tiden, så att frigivningen först kunnat äga rum den 30 juni. "

Rederiet i brev till UD 22.10.43 apropå tyska svaret

(Sv.Llloyd anfört följande:) Industria befann sig 80 sjömil från närmaste kust.Venezia, som torpederades den 21.6.43, 250 sjömil från Brasiliens kust gick fullt upplyst och hade på däck en stor svensk flagg,anbragt vertikalt och belystav en på vardera sidan placerad strålkastare. -
"I detta sammanhang kunna vi upplysningsvis meddela att Industrias befh uppgivit att ubåtsbefh senare omtalade att han hade order att sänka alla fartyg han påträffade, oavsett nationalitet, med undantag av så kallade lejdfartyg.Ubåtsbefh meddelade vidare att varning aldrig gavs efter mörkrets inbrott före ett anfall, alldenstund ubåtsbefälet icke kunde avgöra om det mötande fartyget var armerat ellerej ,och man ej ville riskera en attack. ... Frigivandet av befälet ägde icke rum omedel-

INDUSTRIA 25.3.43

bart efter det att förhören avslutats. Förhören voro avslutade i förhörsfängelset utanför Bremen den 4 maj. Den 17 maj överfördes alla tre till det stora fånglägret utanför Bremen varifrån de frigavs först den 30 juni. Hemresan äged rum först på morgonen den 5 juli."

Elof Hedén
VD Svenska Lloyd

SKNEIII 256

ØD-brev 20.10.43 till Dir.K.R.Bökman,Sv.Lloyd

För Eder förtroliga kännedom har jag äran meddela att tyska vederbörandes svar i anledning av protesten nu föreligger. Beträffande torpederingen hade från svensk sida gjorts gällande att sänkningen varit orättmätig,enär, enligt en allmänt erkänd folkrättslig regel som intagits i det tyska prisregkementet och särskilt dess artikel 73,handelsfartyg icke finge förstöras utan att dessförinnan hava prejats. Från tysk sida framhålles nu att en undersökning av falaet givit till resultat att Industria ej kunde åberopa sig på den i beskickningens uppteckning anförda regeln. Industria hade betett sig som ett fientligt fartyg och därför varit utsatt för sjökrigets alla faror. Det farmhålles vidare i det tyska svaret att Industria,som först efter mörkrets inbrott siktats av den angripande ubåten, endast hade fört sedvanliga navigationslanteror. Det hade befunnit sig på väg längs fientlig kust i ett havsområde som ständigt befores av fientliga krigs- och handelsfartyg.Ubåtsbefh hade därför ansett det vara ett fientligt fartyg. Han hade varit berättigad till ett dylikt antagande enär neutrala handelsfartyg under detta krig icke blott på båda sidorna förde tydligt igenkännliga nationalitetstecken,utan även nattetid klart belyste dessa. Under det nu pågående kriget fördes från tysk sida operationerna mot den fientliga handelssjöfarten av ubåtar för vilka fienden, genom beväpning av sin handelsflotta, försökt omöjliggöra ett uppträdande enligt prisförfarandets hävdvunna regler. I Havsområdena i närheten av de fientliga kusterna vore försvaret mot ubåtarna särskilt starkt utbyggt genom insats av talrika krigsfarty,som ofta camouflerades såsom handelsfartyg. Tyska regerongen hade därför under krigets lopp gång på gång påpekat att neutrala handelsfartyg dag som natt ej borde fara utan tydliga igenkänningsmärken. (" Nur mit deutlicherkennzeichnungen fahren sollten") Det vore betecknande att Industrias rederi ej heller urpsrungligen blundat för dennanödvändighet. Enligt fartygebefälets utsago hade fartyget ända till Brasiliens inträde i kriget farit med långt utanför fartygssidan placerade lanternor vilka klart belyst nationalitetstecknen på båda sidor. Belysningen av nat.tecknen hade emellertid inställts efter Brasiliens inträde i kriget,alltså vid den tidpunkt, vidvilken stridshandlingarna i närheten av den brasilianska kusten tilltagit. Därmed hade fartyget medvetet

INDUSTRIA 25.3.43

påtagit sig risken av förväxling med fientliga fartyg. Skälet härtill vore uppenbarligen att se däri att Industria varit insatt i kontrabandsfart mellan 2 fientliga hamnar .Vid sänkningen hade Industria haft kontrabandslast ombord och varit försett med Ship's Warrant. Det hade därför, därest det uppbringats enligt prisförfarandets regler,utan tvivel på grund av transport av kontraband och understöd åt fienden, underkastats konfiskering till förmån för tyska Riket. - I frågan om överförandet av de 3 befälspersonerna från Industria till Ubåten och den därpå följande behandlingen av dessa personer , säges från Tysk sida att följande vore att påpeka;
Industria hade befunnit sig i fiendefart med en utpräglad kontrabandslast. Med hänsyn härtill hade ubåtsbefh ansett det erforderligt atttaga fartygets befälspersoner ombord i syfte att genom ingående förhör med dessa otvetydigt klarlägga sakförhållandet. Frigivandet hade ägt rum omedelbart efter det att förhöret avslutats. Beklagligtvis hade emellertid omständigheterna medfört att ärendets avveckling dragit ut på tiden,så att de 3 nämnda personernas hemresa först kunnat äga rum den 30 juni.
Ud har alltjämt frågan under behandling och avser att inlägga gensaga mot den från Tysk sida framförda motiveringen. Enligt uppdrag

Byråchef
Oläsligt namn : Nils Wehrle??

Assurans

SKN 13.4.43 utbetalat till rederiet för totalförlust 1.965.000:- kr
SKN 9.10.43 till rederiet för effekter utbetalat 17219:95
Rederiet från SKN återköpt Industrias livbåt för 1500 kr 10.4.43
Effektlistor och detaljer saknas.
9.3.44 remitterades i postväxel 2068:48 kr till isländska legationen i Stockholm f.v.b till matros Reykdals fader,Valdimar Jósafatson,Husavik,. Island, utgörande sonens innestående hyra,krigsrisk och effektersättning.

Hemresor

6.7.43 kl 03 kom befh, Ie styrman och chiefen med tåg till Göteborg efter att ha frigivits ur lägret vid Bremen den 30.6
Med Temnaren avreste 13.5.43 från Bahia Ie maskinisten, stuert, elektrikern och motorman Norell, samtliga som konsulatspassagerare, och anlände till Göteborgs hamn den 7.6.43. Övriga utmönstrat på xxxxx fartyg som inte finns namngivna.

T.Fredh/ Motorman Norell

Motorman Karl Norell berättar

Endast en livbåt blev oskadad vid torpederingen. I den gick alla utom elektrikern och matrosen Reykdal som saknades. Flera man fick hoppa i vattnet.

INDUSTRIA 25.3.43

En styrman var skadad liksom ytterligare en man. När vi satt i livbåten såg vi elektrikerna gå på brädgången iförd singlets, vinterrock och hatt. Vi ropade åt honom att hoppa men han tvekade tills fartyget började gå ner.Islänningen såg vi aldrig till. Enligt uppgift hade han gått ner i sin hytt för att hämta något och återvände aldrig. ((Helt fel)) Det var kusligt när ubåten kom emot oss med full fart. Det såg ut som om dess vassa stävdskulle klyva oss.Det var för att skrämma oss som ubåten gjorde den manövern.Något 50-tal meter ifrån oss väjde den och kom upp långsides. Kaptenen på ubåten frågade vår kapten om last och destination.Något som förvånade tyskarna var att vi gick mörklagda. Som neutralt fartyg skulle vi ha gått upplysta, ansåg de. Innan ubåten lämnade platsen tog hanmed sig befh, chiefen och Ie styrman.De fick följa med ubåten på flera anfall mot andra frtyginnan de sattes iland i Frankrike.

Lasten Egna noteringar

Styckegods från Philadelphia, omfattande bl.a viktiga maskiner till ett brasilianskt stålverk, vägbyggnadsmaskiner, traktorer, järnvaror och vitbleck. Totalt c:a 2700 ton. (Se sid 7 & 11,spridda uppgifter på UD) Lasten helt täckt av amerikanska försäkringar.

---

33 dygn på väg inatängda i en ubåt

Torpeden exploderade på förkant av lucka 3 STB varvid brygghuset ramponerades.Befh ,som sovit i en timme, väcktes av att allt kastades huller om buller och hytten fylldes av krutrök. Ljuset slocknade och befh låg antagligen sanslös någon minut .Han, telegrafisten och 3 man kom inte i tid för att hinnamed i BB båt som snabbt sjösatts. Det enda som återstod var att hoppa överbord samtidigt som Industria sjönk med stäven före och kraftig slagsida 5-6 minuter efter explosionen . Befh förlorade väskan med skeppspappren då han drogs ner och virvlade runt i suget. Medan BB-båten roddes runt och tog upp de som simmade i vattnet dök en stor gråmålad ubåt upp i närheten i mörkret och styrde rakt mot båten . Den passerade tätt intill den, vände och kom upp långsides vilket gjorde det omöjligt att undsätta matros Reykdal. Befh, chiefen och Ie styrman beordrades under vapenhot ombord och sågs försvinna i ubåtens torn. 2e styrman fick kursen till den Brasilianska kusten, 90'mavlägsen, och erbjöds bröd, vatten och schnaps men avböjde. Ubåtskommendanten frågat om några ville följa med som frivilliga till Tyskland för att delta i kampen mot Europas fiender,på vilket ingen svarat. BB-båten satte segel i gryningen och blev efter 20 timmar bärgade av schweiziska ss Saint Cergue på resa till rio, som avlämnade de 23 skeppsbrutna i Bahias hamninlopp på em 26.3 -
Befh, chiefen och Ie styrman anade inte att de skulle få vara i över en

INDUSTRIA 25.3.43

månad ombord i ubåten. Två holländska sjöofficerare från ss Mariso som sänkts den 20.3 fanns förut som fångar ombord i ubåten,som var U-518 under befäl av Kapitänleutnant Friedrich Wilhelm.Wissmann .Wissmann trodde sig först ha torpederat engelska ms Industrie på 4861 brton. Han var 28 år och besättningen i övrigt i åldern 18 till 25 år. De 3 svenskarna anvisades ett litet utrymme i förliga torpedrummet där temperaturen var +42C,fukten rann efter skotten och alla fick tränga ihop sig på 4½' bredd,liggande på magen för att inte förbruka syre i onödan. Under de första 8 dygnen var ubåten aldrig uppe i ytläge på dagtid på grund av risken för överraskande flyganfall. I två månaderhade besättningen inte sett sol och dagsljus och samtliga var illa däran av hudutslag, svampinfektioner och bölder. Enda tillfället att få frisk luft och någon rörelse vat på däck mattetid. Trängseln ombord var fruktansvärd.Det fanns inga sittplatser, endast på vissa ställen kunde man stå upprätt,alla toiletter utom en akterut var fyllda av reservproviant. Dricksvattnet ransonerades och smakade unket.För tvätt och rengöring fanns endast saltvatten och tvålförrådet var minimalt med kris tidstvål av sämsta sort. Maten bestod mest av korv,bröd och gröt. På radion kunde man varje natt avlyssna underhållningsprogram från Deutschlandssender. Den 18.4 gjordes allt klart för torpedanfall men målet visade sig vara ett Schweiziskt Rödakorsfartyg med fri lejd. Efter den 20.4, sju dygn framåt, fick fångarna inte gå upp på däck ens på natten och ofta hördes avlägsna sjunkbombsdetonationer. Den 26.4 meddelades att U-518 nästa morgon beräknades anlända till sin bas i Lorient och glädjen ombord var stor. Fångarna utlovades ordentliga kläder och möjlighet till bad vid frankomsten. - På morgonen tisdagen den 27.4 ,då de 3 svenskarna i sju dygn vistats oavbrutet i den fuktiga värmen under däck, måste alla iförda livbälten gå upp på däck där de sedan under beväpnad vakt fick stå stilla i blåsten på bryggan iförda endast blåställ utan underkläder medan U-518 löpte in i hamnen i Lorient. Musikkår som spelade "Deutscland über Alles" och stationskommendanten med stab mötte då ubåten gled in i sin stora hangar. De 3 svenskarna iförda blåställ fördes direkt till tåget med väpnad eskort utan att få ngt bad eller några ordentliga kläder mot vårkylan. De fick en bevakad egen kupé med 2 vakter som följde med även på wc. Vid midnatt passerades ett becksvart Paris under flyglarm och fångarna fördes över till en annan vagn. Under hela färden, genom Antweren, Rotterdam oc bombade tyska städer skrek krigets härjningar fångarna i ögonen. Ständiga flyglarm, spärreld från luftvärnsartilleriet över städerna,avlägsna bombdetonationer. Efter övernattning på träullsmadrasser i ettskyddsrum under flyglarm i Bremen fördes de tre torsdag 29.4 till förhörsfängelset vid fånglägret MARLAG-MILAG-NORD utanför Bremen där de skildes åt och fick ensamcell varifrån de en oc en hämtades

INDUSTRIA 25.3.43

till förhör som pågick i 5 dygn. Den 30.4 erhöll de tillstånd att skriva ett kort meddelande till sina fruar (se sid 9), men detta avsändes inte förrän den 22 maj. Den 17.5 flyttades svenskarna till fånglägret Marlag-Milag-Nord som bestod av 30 träbaracker innerymmande sjöfolk från 42 nationer. Kapten Lorentzon kom i samma avdelning som 6 norska sjökaptener. Lägret var omgärdat av taggtråds stängsel och höga plank med torn i varje hörn där vakter med maskingevär stod posterade dygnet runt och varifrån strålkastare nattetid svepte över barackerna. Lägret var välorganiserat med egen sjukavdelning där läkarna också var fångar. För katolikerna fanns en särskild barrack med ett provisoriskt kapell där mässa hölls varje morgon. Då och då utdelades paket från Internationella Röda Korset. Kvällstid var det ofta underhållning med föredrag, musikaftnar och teaterpjäser som framfördes på engelska. Det fanns bibliotek i en barrack och möjlighet att spela fotboll, tennis, baseball och att gymnastisera. Den 27.6 lyckades Lorentzon träffa Int. Röda Korsets representant i lägret och den 29.6 fick de tre svenskarna besök av en representant för sv. generalkonsulatet i Bremen. Onsdag 30.6 fick de äntligen lämna lägret som fria män och inkvarterades av konsulatet på hotell i Bremen i väntan på tillstånd att lämna Tyskland. Trots flyglarm och bombskador njöt de outsägligt av att få röra sig fritt på storstadsgator, att få äta vid dukade bord och att få sova i en riktig säng mellan vita lakan. Måndag 5.7 anträddes hemresan med tåg. Kl 03 tisdag 6.7.43 steg de av tåget på Göteborgs central där de möttes av familjerna efter 3 år och 4 månaders bortovaro. - Kapten Loretzon fick efter välbehövlig semester befälet på ms Virginia i Rödakorsfarten på Grekland. Ferdsdagen den 8.5.45 anlöpte Virginia Gibraltar vars gator och hamn strålade av ljus för första gången sedan den 3.9.39. - Lorentzon, vars första ordinarie befäl 1921 var ss Andalusia, gick i pension våren 1954 efter 3 år som befh på ms Sicilia, hans femtonde befäl i Svenska Lloyd. Brodern Oscar Lorentzon blev 1953 riksbekant som befh på Naboland då hon i Bosporen rammade och sänkte turkiska ubåten Dumlupinar.

Historik

Motorfartyg på 1602 brton byggt 1940 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål L. 87,5 B 12,8 Tillhörigt red AB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg.

Systerfartyg till Venezia, sänkt 21.6.43. Sjösatt 2.11.39, lev i mars 40 och hade på sin jungfruresa 9.4.40 just hunnit ut i Nordsjön och kom så utanför spärren. Open shelterdäckare, halvback, fallande stäv, kryssarakter. 2 stora rum, 5 luckor, varav nr 3 mellan brygg-och midskeppshusen. 6 st 3-tons, 4 st 5-tons och en 15-tons bom (Lucka 3) 2950 dw. En 6-cyl.2-takts enkelv. Sulzer tvärstycksmotor på 1470 ihkr. 3 st Sulzer 2-takts hjälpmotorer.

INDUSTRIA 25.3.43





Gruppbild 20.8.46 av sjöfolk från Sv.Lloyds Graecia som anlänt till Göteborg.T.v Ie styrman Ernst Schale som 1940-45 gått utanför spärren på Sv.Lloyds båtar. Steward Gunnar Isaksson,som varit med om sänkningen av Scania, Venezia och Industria. 2e maskinist Valentin lindahl som gått i Graecia sedan 1930, matros Erik Tunberg, på Graecia sedan 41 och båtsman Bernt Johnsson , i Graecia sedan 1930.

INDUSTRIA 25.3.43

Historik forts

Industria hade 2 invemtiösa passagerarhytter med badrum,vilka låg bakom befh dag-sov-och badrum i brygghuset, grupperade runt en trappa i amslutning till mat- och röksalongerna. Röksalongen panelad i valnöt med sittgrupper klädda i mörkblå mohair (soffa, skrivbord, spelbord, 3 fåtöljer och 4 karmstolar. Varmt gula blommoga gardiner. Matsalongen med eefflad panel,2 runda bord, bekväma karmstolar med grön klädsel. Ljusa blommiga gardiner. Inredningen lev. av G.A.Bergs,Kunsgatan 35,Sthlm.
Sv. Lloyds förra ss Industria, en ångare på 1897 brton byggd 1889 i Grangemouth såldes i april 35 till Laane & Baltzar i Pernau, Estland.

Den 14.12 43 levererade Lindholmen ett nytt MS Indistria,i allt väsentligt systerfartyg till sin namne.Detta fartyg såldes till Norge i nov 1961 (Skibs A/S Gog i Tönsberg) ,fick namnet Linde och lämnade Göteborg 9.1.62 med norskt bl. äl och flyganländ kinesbesättning,20 man, för att insättas i trafik Kommunistkina-Japan i kinesisk charter.

U-518

SÄNKT 22.4.45 NW AZORERNA N.43°26' - W.38°23' MED SJUNKBOMBER AV US DESTROYER ESCORTS CARTER & NEAL A. SCOTT. 56+ (ALL CREW LOST)

SIRIUS 26.3.43

NÄRA SJUNKA SEDAN MINEXPLOSION SPRÄCKT BOTTENVENTILERNA VID ELBE I.

(Haveriet hör till det som saknas i KK (H) vol 31 och dokumentationen kommer från SKNEIII vol 255)

Journalutdrag.

Mån 22.3.43 kl 20.30 avgått från Otterbäcken med 1171 ton järnmalm destinerad till Holtenau för order. Djpg F 4,16 meter A 4,37 meter. 16 ombv

Tis 23.3. Kl 10.15-11 slussat vid Lila Edet, erhållit kanallots. Kl 14.45 erhållit hamnlots Göteborg. Kl 15.15 förtöjt vid Packhuskajen.Kapten Bo Larsson avmönstrat och kapten Thure G.Karlsson påmönstrat.Avgått 18.45 från Göteborg. Kl 10.10 lämnat lotsen vid Böttö. 21.25 pejlat Tistlarnas fyr i N67O, avstånd 2½'. Vind SO3,något sättning och slingring.

Ons 24.3 Kl 13 passerat spärren vid Själlands rev.Kl 16.30 pejlat Rösnes fyr i S 80 O,logg= 48,avstånd 2,2'. Kl 21.15 ankrat på grund av flyglarm vid ankarplats B. Vind SO 5,mulenluft, något slingring och sättning.

Tors 25.3 05.30 lättat ankar och fortsatt.Erhållit lots 14.10 vid Keils fyrskepp. Ankrat kl 15.Kontroll ombord 15-15.30,därefter lättat och fortsatt.Slussat i Holtenau 16.30- 17.10 och erhållit order gå till Bremen. 17.10 fortsatt genom kanalen under lots ledning med kanalstyrare.Vind SSO 3, skyad luft.

Fre 26.3 Kl 00.00- 00.45 slussat vid Brunsbüttel och avgått u.lots ledning. 03.10 stoppat vid Brunsbüttel för kontroll,sedan fortsatt.
Kl 06.40 i minsvepta rännan C+a, väster om Elbe I fyrskepp,inträffade en våldsam explosion,maskinen stoppades och besättningen kallades till båtarna. Då en hastig undersökning visade att fartyget inte skulle sjunka omedelbart,pejlades tankar och rännstenar och endast tank 3 befanns vara läck. I maskinrummet forsade dock vatten in från BB slag över durkarna och steg snabbt.Genom signaler i ångvisslan tillkallades en förbigående båts uppmärksamhet.Det befanns vara bärgningsfartyget "Norder" från Wilhelmshaven. Kl 07.15 manades en pumpslang över från Norder och länsningen igångsattes omedelbart.Vattnet hade då stigit så högt att fyrarna släcktes. Med en slang steg vattnet fortfarande men efter ytterligare en slang började vattnet sjunka i maskin-och eldrum. Kl 10 hade vattnet sjunkit så att maskinrummet kunde beträdas.Det konstaterades då att stora bottenventilen var avbräckt i halsen.Likaså var stormlänsens ventil och lilla bottenventilens rörledning avbräckta. Kl 10.30 stuckit fyri pannorna och börjat länsa med egna pumpar,vilka dock inte förmådde hålla läns,utan måste Norders pumpar tidvis användas. Kl 10 anlände bogserbåten "Auerochs"från Wilhelmshaven och anropades av Norder att assistera förut. Kl 12.45 skifat lots vid Bremerhaven. 16.30 Auerochs lagt loss och 2 mindre bogserbåtar assisterat in till kaj Kl 16.45 förtöjda i Frihamnen i Bremen. I och för fartygets säkerhet

SIRIUS 26.3.43

kvarlåg Norder långsides över natten och sjövakter sattes.Djupg F 4,11 ms, A 4,65 meter. Efter ankringen underrättades rederiet om det inträffade. Kl 17.15 börjat lossningen med 3 kranar. Lossningen kl 22 avbrutits av flyglarm.

Lör 27.3 fortsatt lossning från kl 02 fram till 07.Förhalat med.hjälp av bogserbåt 07.45-08.20 och fortsatt lossningenmed 3 kranar 08.30. Fartyget utlossat kl 12.15. Kl 15-16 förhalat till Schwimmdock nr 2 vid A/G Weser-Werft och förtöjt vid kaj.

Bremen 28.3.43
Ture G.Karlsson
Befh

Crew list

Befh Ture Gustav Karlsson, Kristinehamn,26.4.89 i Loftahammar (23.3.43)
1e styrman Axel Carlsson, Lyckan 8,Alingsås, 12.11.02 i Gudmundrå (3 år ombor
2e styrman Sven Gösta Eriksson, Övre Majorsgatan 2,Göteborg, 18.3.08
Chief Fritjof Isidor Jansson, Munkedal, 9.8.01 i Högsjö (15.2.43)
1e maskinist Gustav Adolf Ramberg, Fyrverkargatan 11, Göteborg, 25.6.97 i Kalmar (2 år ombord)
Stuert Arne Benry Amdersson, Röserås,Onsala,23.11.18
Kock Bror Rutger I.Palmgren, Köpmansgatan 19,Gtbg, 3.11.12
Matros Tage Hanning Magnusson, Paradisgatan 9,Göteborg,13.7.13
Matros Axel Fredriksson, Köpmannebro, 30.1.01
Lättmatros Ernst Sigurd Petterson, Alstad, Trelleborg, 24.818
Lättmatros Knut Venge Hansson, Industrigatan 3,Hälsingborg,24.7.18 H-b
Jungman Jan Alfons Herrman Wall, Småstugevägen 39,Gtbg, 19.1.23
Eldare Olof Natanael Börjesson, Värmlnadsgatan 23,Gtbg, 19.12 13
Eldare Karl Axel Carolusson, Oljekvarnsgatan 24,Gtbg, 12.8.00
Eldare Karl Axel Isidor Karlsson, Ia Långgatan 10,Gtbg, 26.7.88

Bremen 23.3.43
Befh

Befh 26.3 i telefonsamtal med rederiet

inrapporterat följande skador: Stora bottenkranen avbräckt,stormlänsen avbruten,lilla bottenkranen avbruten, 3 lageröverfall i tunneln skadade, maskimatningen obrukbar, tank 4 vattenfylld,div. skador på däck och inredningen.Lossning pågår och fartyget hålls läns av Norders pumpar. Sannolikt docknign 31.3

Sjöförklaring ombord i Bremen 2.4.43 kl 12

Konsulatssektererare Aust kunnat konstatera att ingen hade något stt säga.
Sakkunniga: Befh på Singoalla,Ove Svensson,& befh på Utö, Frans Olsson.
Dagboksutdraget upplästs.
Befh: På fråga svarat att Sirius inte var avmagnetiserad."Hätte weiter nichts hinzufügen."

forts

SIRIUS 22.3.43

1e styrman: Inga frågor tillhonom från sakkunniga.Hätte weiter nichts hinzuzufügen.
Chiefen: Hätte weiter nichts hinzuzufügen.
2e maskinisten:Hätte weiter nichts hinzuzufügen.
Lättmatros Hansson: Hätte weiter nichts hinzuzufügen.

Tyskt erkännade till kapten Karlsson
Brev från generalkonsuln i Bremen till rederiet,Bremen 10.4.43

Betr. D.Sirius.

Die Verklarung für diesen Dampfer hat inzwischen stattgefunden und habe Ich die Akten an das Königliche KK in Stockholm Gesandt.

Wenn ich ihnen nun separat schreibe,so geschieht das deshalb,weil mir von sehr massgebenden Stellen mitgeteilt worden ist, dass bei Behörden und Fachleuten eine hohe anerkennung gefunden hat,wie ihr Herr Kapitän Karlsson es verstanden hat ,sein Schiff ,wenn auch mit hilfe von Bugsier-Dampfern, nach Bremen zu bringen. Ich wollte nicht verfehlt haben, ihnen dieses bekanntzugeben,und habe auch dem Kommerskollegium in einem besonderen Schreiben hiervon kenntnis gegeben.

Hochachtungsvoll
Ernst H.Kellner
Generalkonsul

Stämpel:
Kungl.Sv.Konsulatet
Bremen.

Besichtigungsinstrument,Bremen 31.3.43

Korvettenkapitän a.d Max Doflein 31.3 besiktigat Sirius som samma dag indockats i Dock II vid AG Weser. Han fann akterut vid lucka 4 i BB-sidan i fem över varandra liggande plåtstråk bucklor som slagits inifrån (die von innen nach aussen gehen),tydligen orsakade av malmstycken i lasten som vid explosionen slungats mot bordläggningen. För prov.reparation i Bremen förordade Doflein tätning av nitar, svetsning av 3 bräckta spant i rum 3,svtsning av 2 spant i rum I,översyn av rodret och propellerhylsan och ny cement i rännstenarna. De skador som kunde vänta till senare rep. i Sverige omfattade bl.a nytt lodmaskinsfundament, reparation av spisen som fått fötterna avslagna ,de splittrade plattorna på köksdurken och krossade wc-stolar. Bärgningsångare bucklat en del plåtar midskepps STB. I maskinrummet: " Der Seekasten, das Seeventil und das Not-ejektionsventil waren gebrochen und müssen erneuert werden. Der Windkesselder anhängten Speisepumpe war gebrochen und ist zu erneuern.Die Füsse des Fundaments der Ballastpumpe waren gebrochen. Ein Dreiwegehahn in Wellentunnel ist gebrochen und muss mit zugehöriger Rohrleitung erneuert werden. In der Lichtmaschine ist ein Regulator gebrochen. Dieser kann nicht in Bremen

SIRIUS 26.3.43

erneuert werden. Als notreparatur wird ein Rohrkrümmer eingesetzt. Die Dampfantriebsmaschine ist infolge des gebrochenen Regulators beschädigt worden." Hela huvudmaskinen måste gås igenom för dolda skador.

Nödreparation i Bremen

Sirius var dockad vid "Deschimag-Werk", AF Weser 31.3 kl 08 - 2.4.kl 08 samt 15-21.4. för insättning av sjöventilen som tillverkats under ~~tiden~~ mellantiden. Spisen uppmurats, ny fundamentplatta till winsch nr 3 inkl rörledningar, reparation av tank- & rörledningar samt kompasserna, rep av radiopejlapparaten, nya sjöventillådor i maskin, 2 nya fötter till ballastpumpen, reparation av BB panna, påfyllning av 5 Kustossprutor etc Sirius proviosriska reparation klar 22.4.43 Kostat RM 12.401:-

---

Förteckning över förstörda inventarier mm

I salongen: En spegel av tjockt slipat glas, en glashylla, klosettfundamentet, 1 bordställ, 1 kristallskål, soppterrin, 2 glasskålar, 10 dricks-& 7 grogglas, 11 snapsglas. kaffekanna, 7 tallrikar.

I befälsmässen: Ett ventilglas, ett bordsställ, 17 tallrikar, 7 kaffekoppar, tillbringare, kaffekanna, 5 thekoppar, såsskål, 8 dricksglas, en glasskål.

I manskapsmässen: 10 muggar, 13 tallrikar.

Proviant: en 6-kg-burk lingonsylt, 57 ägg, en 6-kg-burk pickles, 4 flaskor tomatsås, 5 flaskor Worchestersås, 30 flaskor kond. mjölk, 12 st Vichyvatten, 28 pilsner.

I stuerts hytt: Ventilglaset spräckts.

I chiefens hytt: Dörrlåset sönderbrutet, ett dricksglas krossat.

1e styrman shytt: 2 dricksglas krossade

Medicinskåpet: en flaska jodsprit krossats.

Kustossprutorna: 4 Kustossprutor kastats ur sina ställ o måste överses.

Bremen 31.3.43

Befh

MAX DOFLEIN I BREV TILL SKN, daterat Hamburg 2.4.43

Av brevet framgår att via hålet där bottenventilerna suttit forsade vattnet in efter minexplosionen och nådde högt över huvudmaskinens vevaxel, vilket slog ut maskinen. Sirius hade turen att anabbt få kontakt med 2 högsjöbogserare på väg från Hamburg till Bremen, båda tillhöriga Kriegsmarine, " und es wird mit dieser über den Hilfeslohn auf grund des Journalauszuges und Kapitänsberichts zu verhandeln sein. Die Schäden, welche hauptsächlich sofort ausgebessert werden müssen, sind in der Maschinenanlage entstanden. Wie meistens bei solchen Schäden durch minenexplosion ausserhalb des Schiffskörpers, sind auch hier eine reihe Gusseisernen Maschinenteilen abgerissen, gebrochen beszwsind Lagerdeckel und Lagerschalen ge-

SIRIUS 26.3.43

rissen. Auch bei verschiedenen Teknischen Ausrüstungs- U einrichtungsgegenständen an Deck und in den Wohnräumen sind Schäden durch bruch nicht dehnbarer Gusseiserner Teile oder durch erschütterungen, wie z.b. bei den Kompassen,Wascheinrichtungen u.s.w.entstanden. Bemerkenswert ist noch dass durch die starken erschütterungen Erzstücke der Ladung im Laderaum in bewegung gesetzt und gegen die Aussen hauptplatten geschleudert worden sind, denn anders kann man eine reihe von ganz kleinen scharfen Beulen,die von innen nach aussen gehen,nicht erklären. . (Se sid 3) Doflein räknade i brevet med c:a 3 veckors prov. reparation i Bremen.Fartyget måste dockas igen efter c:a 2 veckor för insättning av en ny sjöventil.

Kriegsmarine avstått från bärgarlön RM 40.000:-

7.5.43 skrev Marine Bergungs - Und Seedienstkommando in Kiel till Max Doflein att " Nach prüfung der angelegenheit wird ihnen hiermit bestätigt, dass die Kriegsmarine für die Bergung des Dampfers Sirius am 26.3.43 keinen Berge- & Hilfslohn beansprucht und dem gemäss die Staatliche Kriegsversicherung in Stockholm aus ihrer Briefgarantie vom 15.3 entlassen wird. (Unterz Im entwurf Grünert)

Maskinskador på hemresan

Tors 22.4.43 Vid maskinprov efter genomgången reparation konstaterades att propelleraxeln ochmellanaxeln kastade c:a 1,5 mm i stödlager och hylsbox. Närvarande vid provet var ombudet för SKN, Max Doflein,samt Bureau Veritas expert,ingeniör Beer,Hamburg.

Ons 28.4 Efter förtöjning i Brunsbüttel kl 21.25 förmärktes läckage i flänsen på cirkulatorpumphuset och röret som förbinder detta med bottenventilen. Läckaget inte konstaterats förrän fartyget blivit lastat och vattentryck uppstått i röret. Ombord 1.5.43

Befh

BESIKTNINGSINSTRUMENT

Ing Sten Haeger besiktigat 4.5.43.ff vid Eriksbergs varv i Göteborg och konstaterat att "fartygetvarit utsatt för våldsamma påkänningar. Sirius kom till varvet 4.5 fördockning, utdockades 15.5 och avgick 18.5 till Otterbäcken i barlast. Reparationskostaad 66000:-

Bordläggningen: 18 plåtar BB,9 om STB uttogs för riktning.
4 plåtar BB, 5 STB riktats på plats liksom 24 spant STB och 60 spant BB. 10 spant i akterpiken riktas på plats xxxxxxxxxx xxxxxxxx,lösa naglar omnitas i akterpiken och tank 3 & 4
68 fack garneringscement förnyas plus 29 fack stringercement.

Inredningen: Ny spegel och målning i salongen. Ny klosettskål och glashylla i salongs-wc:t. Fällkommoden fastsättes i cheifens hytt och ett glas förnyas. Ny wc-skål och nytt dörrlås i befälets wc.

SIRIUS 26.3.43

Ny bordspegel i 2e maskinistens hytt, lister fastspikas i två maskinisthytter & i befälsmässen, manskapsmässen och stuerts hytt. I skansarna repareras 1 skåp och 1 värmeelemnt,lister och masonitefyllningar. I wc akter förnyas 3 skottplåtar och 45 kvm cement.I tvättrummet fastsättes elementet.

Stora maskinen: Propeller-& mellanaxlar tas iland och undersöks i svarv. 18 nya kopplingsbultar,nya packningar t Cederwallsboxen,helt ny barlastpump insättes komplett med rörledningar,huvudångröret omisoleras provtrycks iland och återplaceras. Ångavlopps-& länsrör mfl repareras.

Maskintelegrafen öppnas för justering.

Styrmaskinen: 16 nya fundamentsbultar.

Tunneln: 3 bärlager förnyas.

Pannorna: Omisoleras, växlar svetsas, manometrar förnyas liksom 3 termometrar,4 nya skyddsglas till vattenståndsrören.

Belysningsmaskinen: Tas iland för genomgång,nya lager,tätskålar mm

El.installationen: Nya lagerskålar, nya kol och kablar i generatorn,nya fjädrar i borsthållarna,hela nätet isolationsprovas och kablar förnyas på grund av överslag.

Assurans

SKN 2.6.43 till Doflein 2957:93 = RM 1766:52
SKN 12.7.43 till Sten Haeger 1000:-
SKN 23.8.43 till Rederiet 106.746:73,varav 66.000:- för rep. vid Eriksberg

---

UDHP80c 3518

Telegram 27.3.43

till Beskickningen i Berlin från generalkonsul Ernst Kellaer i Bremen att Sirius efter magnetmineexplosion svårt skadad men för egen maskin anlänt till Bremen.Måste dockas 1.4. för undersökning.

Historik

~~Se Sirius 18.12.44~~

~~Se även 29.8.40 kvarhållen i Bordeaux till aug 43~~

Lastångare på 825 brton byggd 1919 Vid Larviks Slip & Verksted i Norge av stål. L.59,6 B.9,7 Tillhörig O.F.Ahlmark & Co.AB Eftre (Bror Petterson) i Karlstad.Sjösatt i april, lev juni 1919. 1250 ton dw. 500 ihkr maskin av varvets fabrikat. Welldäckad, med 2 för- & en akterlucka,en mast på backen, en på förkant av bryggan och en på akterkant av lucka 3. Den 9.6 1928 på resa Workworth-Kristinehamn med kollast grundstötte Sirius vid Stenberg på Jyllands västkust men kunde, sedan 120 ton kol lossats,helt dskadad flottagas av Switzers Aegir och fortsatte resan från Skagens redd efter dykarundersökning. - Sirius enda krigshaveri 1939-45 var minsprängningen 26.3.43. - Den 2.9.47 på utgåedde från Antwerpen med dellast av 200

SIRIUS 26.3.43

pappersmassa till Amsterdam kolliderade Sirius kl 01.55 mitt i farleden vid Valkenisse på Schelde med mötande m/t Gerdmor av Dröbak som plötsligt girade upp framför Sirius stäv.Sirius fick stäven bräckt och STB bog delvis uppriven så att förpiken vattenfylldes medan Gerdmor ankrade med ansenliga skador om BB strax akter om backen. En låsning av Gerdmors styrmaskin orsakade Gerdmors BB-gir . I nov 47 avled chiefen Ernst W.Henriksson Gtbg 64 år, som varit många år ombord. - Den 26.2.49 kl 08 på resa Hull-Göteborg med 1050 ton koks fick Sirius i W storm utanför Jyllands västkust maskinhaveri sedan HT- vevlagergått varmt.Befh L.Werås fann att chiefen var berusad och hade låst in sig i sin hytt. SOS utsändes när det visade sig att det inte gick att hålla ens ½ fart och fartyget hotade driva på grund. Switzers Garm kom fram kl 22.10 och lyckades få över en bogserkabel. Efter en svårt färd nåddes Vinga kl 15 mån 28.2 och Sirius bogserades av Röda Bolaget in till kaj i Göteborg. Cheifen, som genom grov vårdslöshet äventyrat fartyget och de 19 ombv liv, avskedades omedelbart. - I mars 1954 såldes Sirius för 101.640 kr till Mohammed Abel Abdul Ghani Abdul Wahab el Hindi i Tripolis,Libanon och gick ut från Göteborg 12.4.54 med last av massa ochpapper från Karlstad desiinerad till sin nya hemort Beirut men med bibehållet namn. Libanons röd-vita flagga med en grön ceder vajade akterut men skortsnenen var som tidigare A-märkt efterosm det nya rederiets namn också började på A (Abdul). Namnet Sirius gick bra även i Libanon l förklarade befh Nicolas Candis. Livbojarna var märkta Sirius-Karlstad och bredvid radiotelefonen i karthytten låg svenska telefonkataloger. Sirius insattes i kustfart i östra Medelhavet och fick våren 1958 ~~sällskap~~ sällskap med Ahlmars ss Alstern på 965 brton byggd 1917 i Hälsingborg. Även Alstern fick behålla sitt namn. Ännu 1962 kunde Ostasiaterna se de två fartygen i Suezkanalen då och då. prydliga och välhållna.

Obs ss Sirius som kapades i Bordeaux 29.8.40 och grundstötte 16.12.44 är ett fartyg tillhörigt red AB Iris i Stockholm och ej att förväxla med Sirius som minskadades 26.3.43

SOLSTAD 28.3.43

TRE MINEXPLOSIONER I NÄRHETEN I ENGELSK KUSTKONVOJ.

Journalutdrag

Sön 28.3.43 kl 10.15 på resa i konvoj Barry Dock-Themsen bragte minsvepare 3 magnetminor att explodera i nräheten av fartyget som skakades häftigt. Kl 10.55 fått lots vid Shingles Buoy. Ankrat på Cowes redd 12.50.

ss Soldtad i Dunston 13.4.43

John R.Nyholm
1e styrman

Malm
2e styrman

S.Lönnerberg
Befh

Journalutdrag

Tors 8.4.kl 09.15 hivat upp och avgått i konvoj från ~~Dunston~~ Erith destinerad till Dunston. Kl 8-12 vind NNW 4,NNW-lig sjö med slingring och tidvis hårda bottenslag.30″ vatten observerats i 3ans länsbrunn STB.Länsat

Fre 9.4 Vind NNW 5,slinring, tidvis hårda bottenslag.Kl 08 36″ i 3ans länsbrunn STB .Länsat.

Lör 10.4 Kl 08 länsat i 3ans brunn STB.Kl 11.45 förtöjt i bojar i Dunston. Länsat tank 4 till 17″ för att undvika vidare läckage i 3ans länsbrunn.

Som ovan Befh

Wm.Wilson Survey report

Besiktning i Dunston 12.4.43

"It is reported that after the mineexplosions 28.3 a slight leakage was found in the STB bilge of No 3 hold. After the cargo was discharged at London a number of shell rivets on STB side were found to be started and leaking. A cementbox was built by the crew over the leaky rivets. Temporary repairs were carried out whilst steamer was waiting a loading turn and no extra delay was incurred. Taylor,Pallister & Co ltd,Gateshead Junction carried out therepairs. The cementbox was extended.

Cost of repairs pounds 17.17.0 = kr 300:77

Assurans

SKN ersatt rederiet med 300:77 den 5.12 45 och ersatt Wilson 99:58 för besiktning.

Historik

Se Solstad 6.1.44